



भारत का राजपत्र

The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 21]

नई दिल्ली, मंगलवार, फरवरी 24, 2009/फाल्गुन 5, 1930

No. 21]

NEW DELHI, TUESDAY, FEBRUARY 24, 2009/PHALGUNA 5, 1930

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 18 फरवरी, 2009

सं. टीएएमपी/17/2008-बीपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48, 49 और 50 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार, इस प्राधिकरण की अधिसूचना सं. टीएएमपी/52/2007-विविध दिनांक 26 फरवरी, 2008 द्वारा महापत्तनों पर पीपीपी परियोजनाओं के लिए अपक्रंट प्रशुल्क निर्धारण हेतु दिशा-निर्देशों के अनुसरण में विशाखापत्तनम पत्तन में द्रव कागों और रसायन प्रहस्तन के लिए अपक्रंट प्रशुल्क निर्धारण हेतु विशाखापत्तनम पत्तन न्यास से प्राप्त प्रस्ताव का निपटान करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं. टीएएमपी/17/2008-बीपीटी

विशाखापत्तनम पत्तन न्यास

....आवेदक

आदेश

(फरवरी, 2009 के 12वें दिन पारित)

यह मामला इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचना सं. टीएएमपी/52/2007-विविध दिनांक 26 फरवरी, 2008 द्वारा अधिसूचित महापत्तन न्यासों पर सार्वजनिक निजी भागीदारी (पीपीपी) परियोजनाओं के लिए अपक्रंट प्रशुल्क निर्धारण हेतु दिशा-निर्देशों के अनुसरण में विशाखापत्तनम पत्तन में द्रव कागों और रसायन प्रहस्तन वर्थ के निर्माण के लिए अपक्रंट प्रशुल्क निर्धारण करने हेतु विशाखापत्तनम पत्तन न्यास से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2. प्रारंभिक प्रस्ताव की मुख्य विशेषताएं निम्नलिखित हैं:-

- (i). बर्थ सं. ईक्यू-10 पर प्रस्तावित द्रव कार्गो टर्मिनल की बर्थ लम्बाई 160 मीटर है। इसमें से, 60 मीटर की लम्बाई पहले ही निर्मित की जा चुकी है जोकि प्रस्तावित द्रव कार्गो टर्मिनल का हिस्सा होगा। यह परियोजना प्रचालक से बर्थ लम्बाई के 100 मीटर के निर्माण की अपेक्षा करती है। प्रस्तावित बर्थ लागत में प्रचालक द्वारा निर्मित किए जाने वाले बर्थ की लागत और टर्मिनल सुविधा के निर्मित बर्थ हिस्से के लिए वीपीटी को देय ₹ 5.85 करोड़ शामिल है।
- (ii). भविष्य में 12.5 मीटर दुबाव वाले पोतों को व्यवस्थित करने के लिए बर्थ 14 मीटर की निकर्षित गहराई के लिए डिजाइन किया जाएगा। तथापि, बर्थ का प्रारंभिक दुबाव 12.5 मीटर होगा।
- (iii). वीपीटी द्वारा आवंटित की जाने वाली भूमि:
- (क). 50,000 वर्ग मी० टैकअप क्षेत्र
 - (ख). 3,200 वर्ग मी० भूमि पाइपलाइनों को बिछाने के लिए
- (iv). सर्वोत्तम टर्मिनल क्षमता:
- टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता 1.61 मिलियन टन प्रतिवर्ष पर निर्धारित की गई है जोकि नीचे स्पष्ट की गई है:-
- (क). द्रव कार्गो मदों अर्थात् कार्स्टिक सोडा, बायो डीजल और खाद्य तेल का हिस्सा 27 प्रतिशत प्रत्येक पर सुविचारित किया गया है और रसायन 19 प्रतिशत पर अनुमानित किया गया है।
 - (ख). अपफ्रंट प्रशुल्क दिशा-निर्देश अन्य द्रव कार्गो के प्रहस्तन के लिए प्रतिमानक 300 टन प्रति घंटा पर निर्धारित करते हैं। तथापि, प्रहस्तन दर पिछले तीन वर्षों अर्थात् 2004-05 से 2006-07 के दौरान अर्जित औसत आउटपुट प्रति जलयान बर्थ डिवरा (ओएसबीडी) के आधार पर और उसपर 10 प्रतिशत वृद्धि पर विचार करते हुए वीपीटी द्वारा निर्धारित की गई है। सर्वोत्तम टर्मिनल क्षमता के निर्धारण के लिए वीपीटी द्वारा सुविचारित वैयक्तिक कार्गो मदों की प्रहस्तन दर निम्नतः है:-

कार्गो	प्रहस्तन दर (टनों में/घंटा)
कार्स्टिक सोडा	300
रसायन	280
बायो-डीजल	280
खाद्य तेल	200

- (ग). दिशा-निर्देशों में निर्धारित सूत्र लागू करते हुए सर्वोत्तम टर्मिनल क्षमता 1.61 मिलियन टन प्रतिवर्ष (एमटीपीए) पर अनुमानित की गई है।
- (v). द्रव कार्गो टर्मिनल की पूंजी लागत ₹ 53.52 करोड़ होने का अनुमान लगाया गया है जोकि नीचे दिया गया है:-

क्र. सं.	विवरण	पूंजी लागत अनुमान (₹ करोड़ों में)
I.	सिविल निर्माण लागत (बर्थ के निर्माण और बर्थ साइड निकर्षण की लागत अतिरिक्त)	
	(i). बर्थ अपरन और पहुंच-मार्ग	0.10
	(ii). भंडारण यार्ड	1.00
	(iii). टैकेज	13.38
	(iv). भवन, जल आपूर्ति, सीर्वेज	0.03
		14.51
II.	उपस्कर लागत	
	(i). मरीन लदाई/उत्तराई/उपस्कर/फ्लैक्सिबल होसेज	1.00
	(ii). पाइपलाइन	0.80
	(iii). अग्नि शामक उपस्कर	0.80
	(iv). बिजली, लाइटिंग और संचार	0.13
		2.73
III.	विविध लागत	₹ 14.51 करोड़ पर 5% + ₹ 0.273 करोड़
		0.86
IV.	कार्गो प्रहस्तन, भंडारण और विविध सेवाओं के लिए कुल पूंजी लागत (I से III)	18.10
V.	निकर्षण की लागत सहित बर्थ के निर्माण के लिए पूंजी लागत	
	(i). 100 मी० बर्थ लम्बाई के निर्माण की लागत जमा प्रस्तावित टर्मिनल के हिस्से के रूप में निर्मित बर्थ के 60 मी० के लिए वीपीटी को देय ₹ 5.85 करोड़ अपफ्रंट।	30.91
	(ii). बर्थ के समीप निकर्षण की लागत	4.51
		35.42
VI.	कुल पूंजी लागत (IV + V)	53.52

- (vi). नियोजित पूँजी पर प्रतिलाभ परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड के 16 प्रतिशत पर परिकल्पित की गई है।
- (vii). प्रचालन लागत:
- (क). प्रचालन लागत सरकार द्वारा निर्धारित दिशा-निर्देशों के आधार पर अनुमानित की गई है जैसाकि नीचे स्पष्ट किया गया है—
- दिशा-निर्देशों में निर्धारित ₹ 0.24 लाख इकाई प्रतिवर्ष प्रति हैक्टेयर के उपभोग प्रतिमानक अंगीकृत करते हुए बिजली लागत 5 हैक्टेयर भूमि के लिए अनुमानित की गई है। ₹ 0.50 की इकाई दर इस लागत का अनुमान लगाने के लिए अंगीकृत की गई है।
 - मरम्मत और अनुरक्षण सिविल लागत के 1 प्रतिशत और अभियांत्रिक तथा बिजली उपस्कर लागत के 2 प्रतिशत पर अनुमानित किया गया है। बीमा और अन्य व्यय सकल अचल परिसंपत्तियों के मूल्य के 1 प्रतिशत प्रत्येक पर अनुमानित किए गए हैं।
 - लाइसेंस शुल्क 50,000 वर्ग मीटर के बैकअप क्षेत्र जमा पाइपलाइन बिछाने के लिए 3200 वर्ग मी० भूमि के लिए अनुमानित किया गया है। जिला राजस्व प्राधिकरण द्वारा दिए गए मूल्यांकन के अनुसार दरें पट्टा किरायों का अनुमान लगाने के लिए सुविचारित की गई है।
 - मूल्यहास तिहरी पारी गणना के लिए कम्पनी अधिनियम, 1956 के अनुसार स्ट्रेट लाइन पद्धति के आधार पर अनुमानित किया गया है। बर्थ, टैंकों, पाइपलाइनों और बिजली तथा लाइटिंग के लिए अंगीकृत मूल्यहास दर 13.91 प्रतिशत, बर्थ अपरन तथा पहुँच-मार्ग, मरीन लदाई/उत्तराई उपस्कर तथा अन्न शामक उपस्कर के लिए 10.34 प्रतिशत और भवन, जल आपूर्ति तथा सीवेज के लिए 3.34 प्रतिशत है।
- (ख). इसने निवेदन किया है कि बर्थ की पूँजी लागत कार्गो प्रहस्तन यतिविधि के लिए भी प्रासंगिक है क्योंकि कार्गो प्रहस्तन के लिए अवसरणा और संयंत्र बर्थ में संस्थापित किए जाने हैं। अतः बर्थ किराये के निर्धारण के लिए सम्पूर्ण बर्थ निर्माण, मूल्यहास, मरम्मतें तथा अनुरक्षण एवं बीमा पर विचार करना उपर्युक्त नहीं होगा। इसके मद्देनज़र, इसने दो परिदृश्यों के अधीन प्रचालन लागत का अनुमान लगाया है—

परिदृश्य I:

बर्थ के निर्माण संबंधी मरम्मतों और अनुरक्षण, मूल्यहास तथा बीमा को कार्गो प्रहस्तन प्रभार के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क गणना में शामिल किए गए हैं।

परिदृश्य II:

बर्थ की निर्माण लागत पर मूल्यहास, मरम्मत तथा अनुरक्षण एवं बीमा बर्थिंग सेवाओं के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क गणना के हिस्से के रूप में सुविचारित किए जाते हैं।

- (viii). परिदृश्य I और II में वीपीटी द्वारा अनुमानित दुल राजस्व अपेक्षा हैं—

(रु करोड़ों में)

क्र.सं.	राजस्व अपेक्षा	परिदृश्य I	परिदृश्य II
(i).	कार्गो प्रहस्तन सेवा		
	(क). आरओसीई	2.90	2.90
	(ख). प्रचालन लागत	7.41	3.78
	कुल	10.31	6.68
(ii).	बर्थ किराया सेवा		
	(क). आरओसीई	5.67	5.67
	(ख). प्रचालन लागत	0.35	3.97
	कुल	6.02	9.64

- (ix). उपर्युक्त राजस्व अपेक्षा के आधार पर वीपीटी द्वारा प्रस्तावित प्रशुल्क सीमाओं का सार नीचे दिया गया है—

बर्थ किराया:

क्र. सं.	विवरण	परिदृश्य I	परिदृश्य II
		दर प्रति जीक्सरटी प्रति घंटा अथवा उसका भाग	विदेशगामी पोत (अ०ड० में)
(i).	कास्टिक सोडा, रसायन, बायो-डीजल और खाद्य तेलों वाले पोत	0.023	0.037

द्रव बत्क कार्गो प्रहस्तन प्रमाण:

इसने परिदृश्य I के अधीन द्रव कार्गो के प्रहस्तन के लिए ₹ 64.04 प्रति टन अथवा परिदृश्य II के अधीन ₹ 41.49 प्रति टन का अपफ्रंट प्रशुल्क प्रस्तावित किया है।

3. निर्धारित पसामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, वीपीटी से प्राप्त प्रस्ताव संबद्ध उपयोक्ताओं/उपयोक्ता असेसिंशनों/वीपीटी द्वारा उपलब्ध करवाए गए पात्र बोलीदाताओं को परिचालित किया गया था। उपयोक्ताओं और पात्र बोलीदाताओं से प्राप्त टिप्पणियाँ वीपीटी को प्रतिपुष्टि सूचना के रूप में अप्रेषित की गई थीं। वीपीटी ने उपयोक्ताओं/पात्र बोलीदाताओं की टिप्पणियाँ पर अपने टिप्पणियाँ भेजी हैं।

4. द्रव कार्गो टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क सीमा निर्धारित करने के लिए वीपीटी का प्रस्ताव वर्ध सं. ईक्यू-10 पर प्रस्तावित द्रव बत्क टर्मिनल के आधार पर तैयार किया गया प्रतीत होता है। वीपीटी को यह स्पष्ट किया गया था कि इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित की जाने वाली प्रशुल्क सीमा न केवल वर्ध सं. ईक्यू-10 पर प्रस्तावित परियोजना पर लागू होगी अपितु अगले पाँच वर्षों के दौरान विशाखापत्तनम पत्तन में यिहिनत कार्गो के लिए बाद में नीलाम की जाने वाली सभी परियोजनाओं पर भी लागू होगी।

4.2. प्रस्ताव की प्रारंभिक संवीक्षा के आधार पर, वीपीटी से विभिन्न विन्दुओं पर सूचना/स्पष्टीकरण भेजने का अनुरोध किया गया था। वीपीटी ने हमारे प्रश्नों पर प्रतिसाद दिया है। माँगे गए व्योरे और वीपीटी से प्राप्त जवाब नीचे तालिकाबद्द किए गए हैं:-

क्र.सं.	हमारे प्रश्न	वीपीटी का प्रतिसाद
(i).	द्रव कार्गो वर्ध टर्मिनल स्थापित करने के लिए वर्ध लम्बाई और चौड़ाई का मानक स्तर।	पत्तनों तथा हारबरों की योजना और अभिकल्प के लिए पद्धति के अंतर्गत्तीय मानक कोड के अनुसार, 30,000 डीडब्ल्यूटी जलयानों के लिए टैंकरों के आयाम हैं - लम्बाई 200 मी०, चौड़ाई 25.8 मी० और पूर्णतः लदा हुआ ड्राफ्ट 10.3 मी०। वर्ध की अनुशंसित लम्बाई जलयान के अभिकल्प की लम्बाई जमा 10 प्रतिशत से कम नहीं होनी चाहिए, परन्तु पोतों और बो तथा स्टर्न मूरिंग लाइनों के प्रभावी प्रहस्तन के लिए निकारी हेतु प्रत्येक ओर न्यूनतम 15 मी०। वैसे 30,000 डीडब्ल्यूटी आकार के टैंकरों के लिए मानक वर्ध लम्बाई होगी - 230 मी० लम्बाई और 25.8 मी० चौड़ाई।
(ii).	स्पष्ट करें कि विभिन्न कार्गो मर्दों के लिए वीटी और ओएसबीडी कैसे निर्धारित किए गए हैं।	बर्थिंग के समय से कार्गो प्रहस्तन प्रचालनों को पूरा करने के पश्चात अनबर्थिंग किए जाने तक कार्यगत वर्ध पर पोतों के लिए लगने वाले कुल समय का परिकलन करे हुए बर्थिंग समय (बीटी) निर्धारित किया गया है। अकार्यरत वर्ध अर्थात् सड़कों आदि पर जलयानों द्वारा व्यतीत किया गया समय बर्थिंग समय पर विचार करने के लिए अलग रखा गया है: ओएसबीडी = कार्यगत वर्ध पर व्यतीत समय द्वारा विभाजित प्रहस्तित टनभार।
(iii).	क्षमता:	
(क).	सर्वोत्तम घाट क्षमता पर पहुंचने के लिए सुविधारित पोतों का जलयान दिवस आउटपुट दिशा-निर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों का अनुपालन नहीं करता है। इस संबंध में दिशा-निर्देशों से विपर्याप्त होने के कारण जरूरी औचित्य के साथ स्पष्ट करें। निजीकरण से बेहतर कुशलता की उमीद की जाती है और इसलिए पूर्वकाल में पत्तन द्वारा अर्जित परिणामों के संदर्भ में निजी टर्मिनल के निष्पादन का तलिहन स्तर होना हर समय नहीं हो सकता। निवर्हन दर को उपलब्ध सर्वोत्तम प्रहस्तन प्रौद्योगिकी के आलोक में निर्धारित किए जाने की जरूरत है।	अन्य द्रव कार्गो के लिए दिए गए प्रतिमानकों से विपर्याप्त करने का कारण खाद्य तेलों के लिए 10,000 टन से कम के छोटे पार्सल आकार को ध्यान में रखा जाना है। तथापि, हम टीएएमपी की टिप्पणी से सहमत है कि निजीकरण से बेहतर निष्पादन की उमीद की जाती है। तदनुसार, टर्मिनल की क्षमता का निर्धारण करने के लिए 300 टन/घंटा के प्रतिमानक पर विचार किया गया है।
(ख).	सर्वोत्तम क्षमता के परिकलन के लिए 27 प्रतिशत/19 प्रतिशत पर विभिन्न कार्गो मर्दों के हिस्से पर विचार करने का आधार स्पष्ट करें	प्रतिशतों को अनुमानित यातायात थुप्ट के आधार पर परिगणित किया गया है।
(iv).	पूंजी लागत अनुमान:	
(क).	पुष्टि करें कि पूंजी लागत के अनुमान प्रचलित बाजार दरों पर आधारित हैं और परियोजना रिपोर्ट को अद्यतन बनाया गया है और अनुमानित लागत की राशियों के ब्योरे परियोजना रिपोर्ट में उपलब्ध हैं। 1-6-2008 से लागू वीपीटी के इंजीनियरिंग विभाग की दर अनुसूची	

	प्राप्त किए गए हैं, जहां कहीं अपेक्षित हो।	(एसआर) के आधार पर और वीपीटी एसआर के आधार पर तैयार किए गए दर विश्लेषण के अनुसार अनुमानों को अद्यतन किया गया है। वीपीटी के (इंजीनियरिंग विभाग) की दर अनुसूची 2008 की प्रति संलग्न की गई है।																						
(ख).	प्रस्तावित द्रव कार्गो टर्मिनल के लिए परिकल्पित मरीन लदाई/उत्तराई उपस्कर की संख्याओं के ब्योरे अनुमानों को सही ठहराने के लिए उपस्कर की प्रति इकाई लागत के साथ भेजें।	(बर्थ के) तट पर तीन मेनिफोल्ड प्रस्तावित किए गए हैं जहां उत्तराई के प्रयोजनों के लिए होसेज को जलयानों के मेनिफोल्ड से जुड़े हुए हैं। द्रव स्थानांतरण प्रचालन के ब्योरे परियोजना रिपोर्ट में दिए गए हैं। तट पर प्रत्येक मेनिफोल्ड की इकाई लागत निर्धारण तथा भूमि पाइप लाइनों, मैनहोल्स आदि के अधीन ट्रैक जैसे अन्य विविध कार्यों की लागत सहित ₹ 25,00,000/- (कम्प्रेसर ₹ 5.00 लाख प्रत्येक) ली गई है।																						
(ग).	निकर्षण की मात्रा और निकर्षण लागत का अनुमान लगाने के लिए अंगीकृत निकर्षण की इकाई दर के ब्योरे भेजें।	पत्तन द्वारा कोई जवाब नहीं भेजा गया है।																						
(व).	प्रचालन लागत:																							
(क).	मरम्मत और अनुरक्षण, बीमा लागत	<p>दिशा—निर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार, बर्थ के निर्माण के लिए सिविल लागत का 1 प्रतिशत और बर्थ के सभीप निकर्षण की लागत ही प्रचालन और अनुरक्षण लागत रूप में मानी जानी चाहिए। तथापि, बर्थ पर बीमा तथा मूल्यहास संबंधी लागत जोकि पर्याप्त लागत हैं, प्रतिमानकों में निर्धारित नहीं किए गए हैं। यह भहसूस किया गया है कि प्रचालन और अनुरक्षण लागत अपरिवर्तीय परिकलित करने के लिए इन लागतों की भी गणना की जानी चाहिए। तदनुसार, बर्थ किराया सेवाओं के लिए राजस्व अपेक्षा का अनुमान संशोधित किया गया है। ब्योरे नीचे दिए गए हैं—</p> <p style="text-align: right;">(₹० करोड़ों में)</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th colspan="2" style="text-align: center; padding: 5px;">प्रचालन लागत</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="padding: 5px;">मरम्मत और अनुरक्षण (31.54 x 1%)</td> <td style="padding: 5px; text-align: right;">0.32</td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;">बीमा (31.54 x बर्थ के निर्माण की लागत पर 1%)</td> <td style="padding: 5px; text-align: right;">0.31</td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="height: 20px;"></td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;">मूल्यहास (अनुलग्नक—II के अनुसार)</td> <td style="padding: 5px; text-align: right;">3.47</td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;">कुल प्रचालन लागत</td> <td style="padding: 5px; text-align: right;">4.10</td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;">16% की दर से आरओसीई x 31.54</td> <td style="padding: 5px; text-align: right;">5.72</td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;">अर्थात् बर्थ के निर्माण और निकर्षण की लागत</td> <td style="padding: 5px; text-align: right;">9.82</td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;">राजस्व अपेक्षा</td> <td style="padding: 5px; text-align: right;">9815.70</td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;">प्रति जीआरटी बर्थ किराया प्रतिवर्ष (₹० में)</td> <td style="padding: 5px; text-align: right;">1.60</td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;">प्रति घंटा प्रति जीआरटी बर्थ किराया (₹० में)</td> <td style="padding: 5px; text-align: right;">1.60</td> </tr> </tbody> </table>	प्रचालन लागत		मरम्मत और अनुरक्षण (31.54 x 1%)	0.32	बीमा (31.54 x बर्थ के निर्माण की लागत पर 1%)	0.31			मूल्यहास (अनुलग्नक—II के अनुसार)	3.47	कुल प्रचालन लागत	4.10	16% की दर से आरओसीई x 31.54	5.72	अर्थात् बर्थ के निर्माण और निकर्षण की लागत	9.82	राजस्व अपेक्षा	9815.70	प्रति जीआरटी बर्थ किराया प्रतिवर्ष (₹० में)	1.60	प्रति घंटा प्रति जीआरटी बर्थ किराया (₹० में)	1.60
प्रचालन लागत																								
मरम्मत और अनुरक्षण (31.54 x 1%)	0.32																							
बीमा (31.54 x बर्थ के निर्माण की लागत पर 1%)	0.31																							
मूल्यहास (अनुलग्नक—II के अनुसार)	3.47																							
कुल प्रचालन लागत	4.10																							
16% की दर से आरओसीई x 31.54	5.72																							
अर्थात् बर्थ के निर्माण और निकर्षण की लागत	9.82																							
राजस्व अपेक्षा	9815.70																							
प्रति जीआरटी बर्थ किराया प्रतिवर्ष (₹० में)	1.60																							
प्रति घंटा प्रति जीआरटी बर्थ किराया (₹० में)	1.60																							
(ख).	मूल्यहास:																							
(i).	मूल्यहास टैकेज, पाइपलाइनों आदि पर कम्पनी अधिनियम में परिसंपत्तियों के लिखित मूल्य के लिए निर्धारित दर के आधार पर परिकलित किया गया है जोकि अपफंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए निर्धारित दिशा—निर्देशों के अनुसार नहीं पाए गए हैं।	मूल्यहास कम्पनी अधिनियम में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार स्ट्रेट—लाइन पद्धति पर परिकलित किया गया है और नीचे दिया गया है—																						
	प्रासंगिक दिशा—निर्देशों के खंड 3.5.3. के अनुसार कम्पनी अधिनियम में निर्धारित जीवनकाल प्रतिमानकों के अनुसार मूल्यहास स्ट्रेट—लाइन पद्धति का अनुसरण करते हुए परिकल्पित किया जाए।	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 25%;">मद</th> <th style="width: 25%;">ब्योरे</th> <th style="width: 25%;">मूल्यहास के प्रतिमानक</th> <th style="width: 25%;">कम्पनी अधिनियम का संदर्भ</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="padding: 5px;">2.1.1</td> <td style="padding: 5px;">बर्थ अपरन और पहुंच—मार्ग</td> <td style="padding: 5px; text-align: center;">10.34%</td> <td style="padding: 5px;">एसएलबी के अधीन अनुसूची XIV तिहरी पारी की मद-II की उप—मद (i) (क) - 10.34%</td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;">2.1.3</td> <td style="padding: 5px;">टैकेज</td> <td style="padding: 5px; text-align: center;">13.91%</td> <td style="padding: 5px;">कम्पनी अधिनियम, 1956 की अनुसूची XIV की टिप्पणी 6 का पैरा 2 जिसमें बताया गया है कि अतिरिक्त पारी मूल्यहास किसी मद के मामले में वसूल नहीं किया जाना</td> </tr> </tbody> </table>	मद	ब्योरे	मूल्यहास के प्रतिमानक	कम्पनी अधिनियम का संदर्भ	2.1.1	बर्थ अपरन और पहुंच—मार्ग	10.34%	एसएलबी के अधीन अनुसूची XIV तिहरी पारी की मद-II की उप—मद (i) (क) - 10.34%	2.1.3	टैकेज	13.91%	कम्पनी अधिनियम, 1956 की अनुसूची XIV की टिप्पणी 6 का पैरा 2 जिसमें बताया गया है कि अतिरिक्त पारी मूल्यहास किसी मद के मामले में वसूल नहीं किया जाना										
मद	ब्योरे	मूल्यहास के प्रतिमानक	कम्पनी अधिनियम का संदर्भ																					
2.1.1	बर्थ अपरन और पहुंच—मार्ग	10.34%	एसएलबी के अधीन अनुसूची XIV तिहरी पारी की मद-II की उप—मद (i) (क) - 10.34%																					
2.1.3	टैकेज	13.91%	कम्पनी अधिनियम, 1956 की अनुसूची XIV की टिप्पणी 6 का पैरा 2 जिसमें बताया गया है कि अतिरिक्त पारी मूल्यहास किसी मद के मामले में वसूल नहीं किया जाना																					
(ii).	मूल्यहास (अर्थात् 13.91 प्रतिशत / 10.34 प्रतिशत की दर से) के परिकलन के लिए संयंत्र और मशीनरी के अधीन जब ये परिसंपत्तियां सिविल																							

				चाहेए जिसे अनुसूची XIV में एनईएसडी शब्दों के इनस्क्रिपशन द्वारा विशिष्ट रूप से एक्सेप्टेड किया गया है और मशीनरी तथा संयंत्र की निम्नलिखित मदों के मामले में जिसमें 13.91 प्रतिशत के मूल्यहास की सामान्य दर लागू होगी। मद 8 (घ) — भंडारण टैक (भूमि से ऊपर)
2.1.5	भवन, आपूर्ति सीधेज़	जल और	3.34%	मद 1 की उप मद (ख) — 3.34% एसएलएम के अधीन एक पारी
2.2.1	मरीन लदाई/उत्तराई उपस्कर		10.34%	उपर्युक्त 2.1.1. के समान
2.2.2.	पाइप लाइने		13.91%	उपर्युक्त 2.1.3. के समान
2.2.3	अग्नि शामक उपस्कर		10.34%	उपर्युक्त 2.1.1. के समान
2.2.4	बिजली और लाइटिंग तथा संचार		13.91%	उपर्युक्त 2.1.3. के समान मद 5 — बिजली मशीनरी
4.1.1	बर्थ का निर्माण		13.91%	उपर्युक्त 2.1.3. के समान मद (18) — नमक कार्य जिसमें शामिल हैं — पियर्स, घाट और जेटिट्यां

(ग). लाइसेंस शुल्क:

पट्टा किराये के संशोधन के संबंध में वीपीटी द्वारा दाखिल संशोधित प्रस्ताव में, जोन VIII के लिए भूमि का मूल्यांकन अपफ्रंट प्रशुल्क प्रस्ताव में वीपीटी द्वारा सुविचारित रु 2400 प्रति वर्ग गज प्रतिवर्ष की बजाय वीपीटी द्वारा नियुक्त दर निर्धारण समिति द्वारा की गई समीक्षा के आधार पर रु 1270 प्रति वर्ग गज प्रतिवर्ष पर संशोधित किया गया था।

जोन VIII में गोदी क्षेत्र के समीप भूमि के लिए रु 2400 प्रति वर्ग गज के निर्धारण का सुझाव देते हुए प्रस्ताव प्रस्तुत किया गया है। प्रस्ताव में भूमि जोन जोन VIII के रूप में वर्गीकृत की गई है। जोन VIII में भूमि के लिए, गोदी क्षेत्र से दूर और जोन IV के निकट, दर रु 1270/- पर निर्धारित की गई है। अतः रु 2,400/- प्रति वर्ग गज के भूमि मूल्यांकन के आधार पर परिकलित पट्टा किराया सही है।

(vi). दरमान:

(क). टिप्पणी 6 — सामान्य निवधान और शर्तें:

चूंकि यह प्रस्ताव अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए है, इसलिए उपयोक्ता द्वारा विलंबित भुगतान और उपयोक्ता द्वारा विलंबित वापसी पर ब्याज संबंधी प्रावधान इस प्रकार संशोधित किया जाए कि दंडात्मक ब्याज दर समय—समय पर भारतीय स्टेट बैंक द्वारा घोषित प्रधान उधार दर से 2 प्रतिशत अधिक होगी।

दिए गए सुझाव अनुसार, प्रस्तावित प्रावधान एसओआर में संशोधित किया गया है।

(ख). अनुसूची 3.1. द्वव बल्क कार्गो प्रहस्तन प्रभार:

(i). प्रचालक द्वारा वसूल किए जाने वाले प्रहस्तन प्रभारों के विचार में ऑफर की जाने वाली प्रस्तावित सेवाएं सूचीबद्ध की जाए और निर्धारित की जाने वाली प्रशुल्क सीमा के लिए शर्त रूप में निर्धारित करें।

संशोधित दरमान में एक उपर्युक्त प्रावधान शामिल किया गया है कि कार्गो प्रहस्तन प्रभारों में कार्गो लदाई/उत्तराई, जैसी स्थिति हो, के लिए प्रभार, पाइपलाइन के माध्यम से परिवहन, टैकों में भंडारण के लिए भंडारण प्रभार और घाटशुल्क शामिल हैं।

(ii).	विभिन्न कार्गो मदों के लिए एकसमान प्रहस्तन दर प्रस्तावित करने के कारण स्पष्ट करें जब इन कार्गो मदों के लिए प्रहस्तन दर क्षमता की गणना आदि में भिन्न मानी जाती हैं।	यह मुददा क्षमता निर्धारण के लिए एकसमान प्रहस्तन दर अंगौकृत करते हुए संशोधित किया गया है।
(ग).	दिशा-निर्देश प्रहस्तन प्रभार से पूरी की जाने वाली राजस्व अपेक्षा का 95 प्रतिशत और विविध प्रभार से शेष 5 प्रतिशत विनिर्दिष्ट करते हैं। वीपीटी ने विविध सेवा के लिए कोई पृथक प्रशुल्क प्रस्तावित नहीं किया है।	चूंकि द्रव कार्गो प्रहस्तन गतिविधि में सामान्यतः 3.6 (ग) (i) पर उल्लिखित सेवाओं से इतर कोई विविध सेवाएं शामिल नहीं हैं, इसलिए विविध पर विचार नहीं किया गया है।
(vii).	इस परियोजना के संदर्भ में वीपीटी द्वारा नियुक्त परामर्शदाता द्वारा तैयार की गई साध्यता रिपोर्ट की प्रति अत्रेष्ठित की जाए।	वीपीटी द्वारा प्रस्तावित साध्यता रिपोर्ट की प्रति संलग्न की गई है।

4.3. क्षमता गणना के परिकलन और ऊपर स्पष्ट की गई पूँजी/प्रचालन लागत के अनुमानन में संशोधनों के अलावा, वीपीटी ने बाद में पत्र दिनांक 10 जुलाई, 2008 द्वारा अपक्रंट प्रशुल्क की गणना संशोधित की थी। अपने प्रारंभिक प्रस्ताव के संदर्भ में वीपीटी द्वारा किए गए मुख्य संशोधनों को सारबद्ध किया गया है जोकि निम्नवत् है:-

- (i). द्रव बल्क टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता इसके प्रारंभिक प्रस्ताव में निर्धारित 1.61 मिलियन टन के विपरीत 1.84 मिलियन टन प्रतिवर्ष पर निर्धारित की गई है। क्षमता गणना में संशोधन दिशा-निर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार 300 टन प्रति घंटा पर विभिन्न द्रव कार्गो के प्रहस्तन दर के संशोधन के कारण है।
- (ii). परियोजना की पूँजी लागत प्रारंभिक प्रस्ताव में अनुमानित ₹० 53.52 करोड़ के विपरीत ₹० 54.45 करोड़ संशोधित की गई है।
- (iii). प्रारंभिक प्रस्ताव में, वीपीटी ने दो परिदृश्य के अधीन अपक्रंट प्रशुल्क का परिकलन भेजा था। वीपीटी ने निवेदन किया है कि बर्थ पर बीमा तथा मूल्यहास और निकर्षण लागत भी काफी लागत तैयार करती है। अतः संशोधित गणना में बर्थ किराया सेवाओं के लिए इन लागत मदों को प्रचालन लागत के अनुमानन में शामिल किया गया है।
- (iv). बर्थ की निर्माण लागत के लिए मूल्यहास दर प्रारंभिक प्रस्ताव में सुविचारित 13.91 प्रतिशत के विपरीत कम्पनी अधिनियम, 1956 में तिहरी पारी के लिए स्ट्रेट-लाइन पद्धति के अधीन सयत्र तथा मशीनरी के लिए यथा निर्धारित 10.34 प्रतिशत पर सुविचारित किया गया है।
- (v). उपर्युक्त संशोधनों के आलोक में, वीपीटी द्वारा अनुमानित संशोधित राजस्व अपेक्षा निम्नवत् है:-

क्र.सं.	राजस्व अपेक्षा	₹० करोड़ों में
(i).	कार्गो प्रहस्तन सेवा	
	(क). आरओसीई	3.14
	(ख). प्रचालन लागत	3.94
	जोड़ (क + ख)	7.08
(ii).	बर्थ किराया सेवा	
	(क). आरओसीई	5.72
	(ख). प्रचालन लागत	3.21
	जोड़ (क + ख)	8.93

- (vi). संशोधित प्रस्ताव के साथ-साथ प्रारंभिक प्रस्ताव में प्रस्तावित अपक्रंट प्रशुल्क नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:-

विवरण	इकाई	प्रारंभिक प्रस्ताव में प्रस्तावित दरें		प्रस्तावित संशोधित दरें
		परिदृश्य I * प्रति टन	परिदृश्य II ** प्रति घंटा अर्थवा	
द्रव बल्क कार्गो प्रहस्तन प्रभार	प्रति टन	₹० 64.04	₹० 41.49	₹० 41.15
बर्थ किराया - विदेशागमी पोत उसका भाग	प्रति जीआरटी प्रति घंटा अर्थवा	अ०डा० 0.023	अ०डा० 0.037	अ०डा० 0.033

* कार्गो प्रहस्तन प्रभार के हिस्से के रूप में शामिल बर्थ संबंधित लागत।

** बर्थ किराया प्रशुल्क के हिस्से के रूप में सुविचारित बर्थ संबंधित लागत।

4.4. प्रारंभिक प्रस्ताव में प्रस्तावित संशोधन के मद्देनज़र, वीपीटी द्वारा दाखिल संशोधित अपक्रंट प्रशुल्क गणना दिनांक 10 जुलाई, 2008 उपयोक्ताओं/उपयोक्ता असोसिएशनों और संभावी बोलीदाताओं को संशोधित की गई थी। संशोधित प्रस्ताव पर उनसे कोई विशिष्ट

5.1. इस मामले में संयुक्त सुनवाई 19 दिसम्बर, 2008 को वीपीटी परिसर में आयोजित की गई थी। वीपीटी ने प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के संदर्भ में प्रमुख विद्युओं को सामने लाने के लिए अपने प्रस्ताव का पावर प्लाइट प्रस्तुतिकरण दिया था। पत्तन ने प्रचलित दर के संदर्भ में अपने प्रस्ताव में ₹0 6.20 पर विजली की इकाई दर अद्यतन की है और बाद में इसे विजली बिल की प्रति से इसे प्रमाणित किया जाए। पत्तन ने पट्टा किराया और मूल्यहास लागत भी संशोधित की है। संशोधित गणना के आधार पर राजस्व अपेक्षा और अपक्रंत प्रशुल्क नीचे तालिकाबद्द किया गया है:-

(i). अनुमानित राजस्व अपेक्षा:

क्र.सं.	राजस्व अपेक्षा	₹0 करोड़ों में
(i).	कार्गो प्रहस्तन सेवा	
	(क). आरओसीई	3.14
	(ख). प्रचालन लागत	4.71
	जोड़ (क + ख)	7.85
(ii).	बर्थ किराया सेवा	
	(क). आरओसीई	5.72
	(ख). प्रचालन लागत	1.83
	जोड़ (क + ख)	7.55

(ii). प्रस्तावित अपक्रंत प्रशुल्क:

विवरण	इकाई	प्रस्तावित संशोधित दरें
द्रव बल्क कार्गो प्रहस्तन प्रभार	प्रति टन	₹0 45.61 – विदेशी ₹0 27.37 – तटीय
बर्थ किराया – विदेशगामी पोत	प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसका भाग	₹0 1.19

5.2. संयुक्त सुनवाई में उपस्थित उपयोक्ताओं ने सामान्यतः पत्तन के प्रस्ताव पर कोई आपत्तियाँ व्यक्त नहीं की थीं। तथापि, मैं0 आईएमसी लिमिटेड ने उल्लेख किया था कि प्रस्ताव में सुविचारित टैकेज क्षमता कार्गो की सर्वोत्तम क्षमता का प्रहस्तन करने के लिए पर्याप्त होगी। वीपीटी मैं0 आईएमसी लिमिटेड द्वारा उडाए गए मुद्दों की जांच करने के लिए सहमत था और तीन दिनों के भीतर अपनी टिप्पणियाँ भेज दी थीं।

6. संयुक्त सुनवाई के तत्पश्चात, मैं0 आईएमसी लिमिटेड ने अपनी पूर्व बातों को ज्यादातर दोहराते हुए लिखित निवेदन किए हैं। मैं0 आईएमसी लिमिटेड से प्राप्त यह पत्र वीपीटी को अग्रेसित किया गया था। मैं0 आईएमसी लिमिटेड ने बताया है कि 18000 केएल पर सुविचारित भंडारण टैकफार्म क्षमता जिसमें 3000 केएल के 6 टैक इस क्षमता के साथ बहुत उप-सर्वोत्तम है, 1.8 मिलियन टन प्रतिवर्ष का सर्वोत्तम थ्रूपुट प्रहसित नहीं किया जा सकता। इसने सुझाव दिया है कि पर्याप्त टैकेज क्षमता के प्रावधान पर विचार करते हुए परियोजना की पूंजी लागत की समीक्षा की जानी चाहिए। इसके अलावा, उन्होंने यह अनुरोध भी किया है कि भंडारण के लिए प्रशुल्क वर्तमान में प्रशुल्क ढाँचे से लिया जाना चाहिए और बाद में निर्धारित की जानी चाहिए, भंडारण टैकों की संख्या और पूंजी लागतों को वास्तविक उपयोक्ता अपेक्षाओं पर अंतिम रूप दिए गए हैं।

7. संयुक्त सुनवाई में लिए गए निर्णय के प्रतिसाद में वीपीटी ने भंडारण क्षमता के बारे में उपयोक्ता द्वारा कही गई बातों के संदर्भ में अपने प्रस्ताव पर पुनर्विचार किया है और पत्र दिनांक 1 जनवरी 2009 द्वारा संशोधित प्रस्ताव के साथ अपना जवाब भेजा है। वीपीटी ने पट्टा किराये के अनुमानन को भी संशोधित किया है। वीपीटी द्वारा किए गए प्रमुख निवेदन / संशोधन नींवे प्रमुखता से दिए गए हैं:-

- (i). 20,300 टन की भंडारण क्षमता वाला 924 वर्ग मी0 का क्षेत्र इस तथ्य को ध्यान में रखते हुए पत्तन द्वारा परिकल्पित किया गया था कि खाद्य तेल, कार्सिक सोडा और रसायनों जैसे कुछ द्रव कार्गो रिफाइनरी के भंडारण टैकों में सीधे पम्प किए जाते हैं और केवल उन कार्गो के लिए जहां आयातक / निर्यातक यथेष्ट दूरी पर स्थित होते हैं, भंडारण के लिए टैकों की योजना बनाई गई है। यदि यह माना जाता है कि ये टैक अपर्याप्त हैं, आवंटित क्षेत्र में अतिरिक्त टैकों का निर्माण किए जाने की संभावना है जिसके लिए प्रचालक द्वारा अतिरिक्त निवेश किए जाने की जरूरत है। योजनाबद्द भंडारण टैक लगभग 4 लाख टन का अनुमानित थ्रूपुट वहन कर सकते हैं यदि विराम समय 15 दिन माना जाता है और यदि विराम समय एक सप्ताह माना जाता है, क्षमता जो उपलब्ध होगी 9,00,000 टन है।
- (ii). भंडारण टैकों के निर्माण की जरूरत को स्वीकार करते हुए, पत्तन ने प्रहस्तन प्रभारों संबंधी कार्गो प्रहस्तन सेवा से कुल राजस्व के 90 प्रतिशत प्रभाजन को उपयुक्त माना है जिसमें 7 दिनों का निःशुल्क भंडारण और भंडारण प्रभार संबंधी 10 प्रतिशत शामिल है। चूंकि बायोडीजल यूरोपीयन देशों को डेस्टाइनड निर्यात कार्गो है, इसलिए इसकी समावना नहीं है कि निःशुल्क अवधि के दौरान कार्गो इवेक्यूरेटिड किया जा सकता है। वैसे, बायोडीजल के सम्पूर्ण परिमाण से भंडारण प्रभारों की उम्मीद की जाती है। चूंकि कार्सिक सोडा का हिस्सा यथेष्ट दूरी पर स्थित संयंत्रों को परिवहनित किया जाता है, मात्रा के 50 प्रतिशत पर भंडारण प्रभार लगने की संभावना है। रसायनों के मामले में, मात्राओं का 50 प्रतिशत

भंडारण के लिए परिणामित किया जाता है। वैसे भंडारण राजस्व के लिए योगदान की संभावना वाला कुल कार्ग 9.5 लाख टन है अर्थात् बायोडीजल का 5 लाख टन जमा 2.5 लाख टन कार्बनिक सोडा के लिए और 2 लाख टन अन्य रसायनों के लिए।

- (iii). बीओटी प्रचालक द्वारा भंडारण टैंकों के निर्माण के लिए बैंकअप क्षेत्र संबंधी 50,000 वर्ग मी० आवंटित करने के मूल प्रस्ताव पर भी पुनर्विचार किया गया है और इसने अब निर्धारित किया है कि उपर्युक्त प्रयोजन के लिए 30000 वर्ग मी० बैंकअप क्षेत्र पर्याप्त है। तदनुसार, प्रचालन लागत और तदनुसारी राजस्व अपेक्षा संशोधित प्रस्तावित में संशोधित की गई है।
- (iv). वीपीटी ने निवेदन किया है कि वीपीटी भूखंडों के लिए टीएमपी द्वारा अनुमोदित मौजूदा पट्टा किसाये पंचवर्ष 2003–08 के लिए वैध है। वीपीटी भूखंडों के मामले में पंचवर्ष 2008–13 के लिए जिला राजस्व प्राधिकरणों (डीआरए) द्वारा भूमि का मूल्यांकन अभी डीआरए से प्राप्त होना है जिसमें येष्ट समय लगने की उम्मीद है। जॉन VIII–क के लिए अस्थायी पट्टा किराये पिछले पंचवर्ष अर्थात् 2003–08 के लिए डीआरए द्वारा दिए गए भूमि के मूल्यांकन के आधार पर निर्धारित पट्टा किराये में 20 प्रतिशत वृद्धि किए जाने के पश्चात पंचवर्ष 2008–09 के लिए ₹ 172.80 पर निर्धारित किए गए हैं। वीपीटी ने इस संबंध में जुलाई, 2008 में उसके द्वारा प्रस्तुत किए गए प्रस्ताव का उल्लेख किया है जिसमें इसने जॉन VIII के अधीन वर्गीकृत भूमि को दो अर्थात् जॉन VIII और जॉन VIII के भी डिमरकेट करने का प्रस्ताव किया है। प्रतिशत वृद्धि पिछले पंचवर्ष में पंचवर्ष 2003–08 के लिए भूमि के मूल्य में वृद्धि के आधार पर होना बताया गया है और वीपीटी बोर्ड से प्राप्त अनुमोदन पर आधारित है।
- (v). उपर्युक्त संशोधनों के मद्देनजर, वीपीटी द्वारा अनुमानित कार्ग प्रहस्तन सेवाओं से संशोधित राजस्व अपेक्षा नीचे तालिकाबद्द की गई है:-

क्र.सं.	विवरण	₹ 0 करोड़ों में
(i).	₹ 0 19.64 करोड़ पर 16 प्रतिशत की दर से नियोजित पूँजी पर प्रतिलाभ	3.14
(ii).	प्रचालन लागत	4.01
(iii).	कार्ग प्रहस्तन सेवाओं कुल संशोधित राजस्व अपेक्षा	7.15

- (vi). पहले उल्लिखित कारणों से, कुल राजस्व अपेक्षा का 10 प्रतिशत भंडारण प्रभारों में प्रभाजित किया गया है और 90 प्रतिशत प्रहस्तन प्रभार में प्रभाजित किया गया है। तदनुसार, ₹ 0 7.15 करोड़ की कुल राजस्व अपेक्षा का संशोधित प्रभाजन नीचे तालिकाबद्द किया गया है:-

विवरण	₹ 0 लाखों में
कार्ग प्रहस्तन में प्रभाजित राजस्व अपेक्षा (₹ 0 715 लाख x 90%)	644.00
भंडारण प्रभार में प्रभाजित राजस्व अपेक्षा (₹ 0 715 लाख x 10%)	71.5
कार्ग प्रहस्तन सेवा से अनुमानित कुल राजस्व अपेक्षा	715.50

- (vii). कार्ग प्रहस्तन सेवाओं के संदर्भ में वीपीटी द्वारा प्रस्तावित संशोधित अपफ्रंट प्रशुल्क निम्नवत है:-
- (क). द्रव कार्गों के लिए समेकित प्रहस्तन प्रभार विदेशी कार्गों के लिए ₹ 0 37.42 प्रति टन और तटीय कार्गों के लिए ₹ 0 22.45 पर प्रस्तावित किया गया है।
- (ख). भंडारण प्रभार आकर्षित करने के लिए अनुमानित द्रव कार्गों के ₹ 0 71.5 लाख और ₹ 0 9.5 लाख टन पर अनुमानित भंडारण प्रभार से वार्षिक राजस्व अपेक्षा को स्वीकार करते हुए, दर प्रति टन प्रतिदिन निशुल्क अवधि की समाप्ति के पश्चात प्रथम सत्राह के लिए ₹ 0 8 पर निर्धारित किया गया है। प्रथम सत्राह के पश्चात की अवधि के लिए, वीपीटी ने ₹ 0 10 प्रति टन प्रतिदिन पर भंडारण प्रभार प्रस्तावित किया है।

वीपीटी ने यथ व्यक्त की है कि भंडारण टैंकों के लिए प्रशुल्क लंबीले बनाए जाएं और उपयोक्ता की अपेक्षा के पश्चात अंतिम रूप दिया जाए। मैं आईएमसी लिमिटेड द्वारा दिए गए सुझाव अनुसार निर्धारित किए गए हैं। इसने टीएमपी से इस मुद्दे पर ध्यान देने का अनुरोध किया है।

8. इस मामले में परामर्श संबंधी कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय के अभिलेखों में उपलब्ध हैं। संबद्ध पक्षों से प्राप्त टिप्पणियों का सार प्रासंगिक पक्षों को अलग-से भेजा जाएगा। ये ब्यारे हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध करवाए जाएंगे।

9. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के संदर्भ में, निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है:-

- (i). यह प्रस्ताव विशाखापत्तनम पत्तन न्यास (वीपीटी) में निर्माण प्रचालन और स्थानांतरण (बीओटी) पर सार्वजनिक निजी भागीदारी (पीपीपी) के अधीन विकसित किए जाने वाले द्रव कार्गों और रसायन प्रहस्तन बर्थ के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क सीमा निर्धारित करने के लिए है। यह प्रस्ताव पोत परिवहन, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय (एमएसआरटीएच) द्वारा फरवरी, 2008 में जारी किए गए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के दिशा-निर्देशों पर आधारित है।

पत्तन को यह पहले ही स्पष्ट किया जा चुका है कि फरवरी 2008 के महापत्तन न्यासों में पीपीपी परियोजनाओं के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण हेतु दिशा-निर्देशों के खंड 2.2. के अनुसार, अब निर्धारित की जाने वाली प्रशुल्क सीमाएं न

- (ii). केवल वर्थ सं. ईव्यू-10 पर प्रस्तावित परियोजना पर लागू होंगी अपितु आगले पांच वर्षों के दौरान विशाखापत्तनम पत्तन न्यास पर चिह्नित द्रव कार्गो प्रहस्तन बर्थ के लिए बाद में नीलाम की जाने वाली सभी परियोजनाओं पर भी लागू होगी। प्रस्तावित सुविधा कास्टिक सोडा, बायो-डीजल, खाद्य तेलों और रसायनों जैसे द्रव कार्गो मदों का प्रहस्तन परिकल्पित करती है। अपक्रंट प्रशुल्क निर्धारण के दिशा-निर्देश कच्चा तेल, पीओएल उत्पादों, एलपीजी/एलएनजी और अन्य द्रवों में द्रव बल्क कार्गो के लिए प्रहस्तन प्रतिमानक निर्धारित करते हैं। प्रस्तावित सुविधा पर प्रहस्तित किए जाने के लिए परिकल्पित द्रव बल्क कार्गो 'अन्य द्रव' वर्ग के अधीन आएगा जिसके लिए दिशा-निर्देशों में निर्धारित प्रहस्तन प्रतिमानक 300 टन प्रति घंटा है। चूंकि प्रारंभिक प्रस्ताव में वीपीटी द्वारा अंगीकृत प्रहस्तन दर दिशा-निर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार नहीं थी, इसलिए वीपीटी ने दिशा-निर्देशों में निर्धारित प्रहस्तन प्रतिमानकों को अंगीकृत करते हुए द्रव बर्थ टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता की गणना 1.84 मिलियन टन प्रतिवर्ष संशोधित की है। बाद की संशोधित गणना में, वीपीटी ने पूंजी लागत के अनुमान संशोधित किए हैं, मूल्यहास की दर संशोधित की है और विभिन्न प्रशुल्क मदों के बीच कुल राजस्व अपेक्षा का प्रभाजन भी संशोधित किया है। पत्तन द्वारा भेजी गई संशोधित गणना दिनांक 1 जनवरी, 2009 के साथ इस मामले की कार्यवाही के दौरान की गई अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरणों पर इस विश्लेषण में विचार किया गया है।
- (iii). वीपीटी ने इस प्राधिकरण द्वारा जारी की गई अधिसूचना सं. टीएमपी/52/2007-विविध दिनांक 26 फरवरी, 2008 द्वारा अपक्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए जारी किए गए दिशा-निर्देशों से विषयनों पर बाद के अनुच्छेदों में चर्चा की गई है।
- (iv). सर्वोत्तम टर्मिनल क्षमता:
- (क). द्रव कार्गो टर्मिनल पर प्रहस्तित किए जाने की संभावना वाले मिश्रित कार्गो के आधार पर कार्गो अर्थात् कास्टिक सोडा, बायो-डीजल, खाद्य तेल और रसायन का हिस्सा 27 प्रतिशत, 27 प्रतिशत, 27 प्रतिशत और 19 प्रतिशत परिकल्पित किया है। वीपीटी द्वारा अनुमानित कार्गो के हिस्से पर विश्वास किया गया है।
 - (ख). प्रत्येक द्रव कार्गो मदों के लिए प्रहस्तन दिशा-निर्देशों में निर्धारित प्रहस्तन प्रतिमानकों के अनुसार 300 टन प्रति घंटा अर्थात् 7200 टन प्रतिदिन पर सुविधारित की गई है।
 - (ग). दिशा-निर्देशों में निर्धारित सूत्र का अनुसरण करते हुए द्रव कार्गो टर्मिनल की सर्वोत्तम घाट क्षमता 18396000 टन प्रतिवर्ष परिगणित होती है। वीपीटी ने 1.84 मिलियन टन प्रतिवर्ष (एमटीपीए) में पूर्णांकित किया है। हमारी गणना में टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता 18396000 टन प्रतिवर्ष मानी गई है।
- (v). पूंजी लागत:
- (क). द्रव बल्क टर्मिनल की कुल पूंजी लागत रु 55.38 करोड़ पर अनुमानित की गई है जिसमें से रु 35.74 करोड़ बर्थिंग सेवाओं पर आरोप्य की गई है और रु 19.64 करोड़ कार्गो प्रहस्तन सेवाओं के लिए अनुमानित किया गया है।
 - (ख). प्रस्तावित द्रव बल्क टर्मिनल की बर्थ लम्बाई 160 मी० परिकल्पित की गई है जिसमें से 60 मीटर का निर्मित बर्थ प्रचालक को उपलब्ध होगा। बर्थ की अनुमानित पूंजी लागत में प्रचालक द्वारा 100 मीटर की बर्थ लम्बाई का निर्माण करने की लागत और निर्मित बर्थ लम्बाई के लिए वीपीटी को देय रु 5.85 करोड़ शामिल है।
- हालांकि पत्तन ने इस भुगतान को अपक्रंट शुल्क के रूप में उत्तिष्ठित किया है, परंतु यह स्वीकार करना होगा कि यह प्रचालक को उपलब्ध करवाए गए निर्मित बर्थ के हिस्से की लागत है जिसे प्रचालक से अन्यथा ने निर्माण के लिए खर्च किए हैं। वर्तमान मामले में, चूंकि बर्थ किराया प्रचालक द्वारा वसूल किया जाएगा, इसलिए बर्थ की कुल लागत पर विचार करना औचित्यपरक है जिसमें बर्थ के हिस्से के निर्माण के लिए वीपीटी द्वारा खर्च की गई रु 5.85 करोड़ की पूंजी लागत शामिल है।
- (ग). सिविल कार्यों और बिजली/अभियांत्रिक उपस्कर के मामले में पूंजी लागत का अनुमान लगाते समय, वीपीटी ने एक मद अर्थात् सड़क को छोड़कर दिशा-निर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों का पालन किया है। वीपीटी ने स्पष्ट किया है कि चूंकि प्रस्तावित क्षेत्र पर कार्गो के संचलन के लिए पर्याप्त सड़क सुविधाएं उपलब्ध होने की बात बताई गई है, इसलिए पत्तन ने प्रचालक द्वारा सड़कों का निर्माण परिकल्पित नहीं किया है और इसलिए पूंजी लागत में इस मद के लिए अनुमान शामिल नहीं है।
- (घ). मै० आईएमसी लिमिटेड ने बताया है कि टैकेज सुविधा सूजित करने के लिए वीपीटी द्वारा अनुमानित पूंजी लागत 1.84 एमटीपीए की सर्वोत्तम टर्मिनल क्षमता अर्जित करने के लिए अपर्याप्त है। वीपीटी ने अपने प्रस्ताव पर पुनर्विचार किया है और स्पष्ट किया है कि 20,300 टन की भंडारण क्षमता वाला 924 दर्ग मी० का क्षेत्र पत्तन द्वारा इस तथ्य को ध्यान में रखते हुए पत्तन द्वारा परिकल्पित किया गया है कि द्रव कार्गो में से कुछ रिफाइनरियों के भंडारण टैंकों में सीधे पम्प किए जाएंगे और केवल कार्गो के लिए जहां आयातक/निर्यातक यथेष्ट दूरी पर रिथंथ है, भंडारण टैंक पूंजी लागत में योजनावद्वा किए गए हैं।

यह स्वीकार करना होगा कि द्रव कार्गो के लिए सर्वोत्तम टर्मिनल पर पहुंचने के लिए निर्धारित प्रतिमानक घाट साइज़ के संदर्भ में है। चूंकि पत्तन को अधिकांश द्रव कार्गो उपयोक्ताओं के भंडारण टैंकों में सीधे पम्प किए जाने की उमीद है, मै० आईएमसी लिमिटेड द्वारा यथा निग्रहण सर्वोत्तम टर्मिनल क्षमता अर्जित करने में यह रुकावट रूप में कार्य नहीं कर सकता। तथापि, वीपीटी ने बताया है कि यदि यह महसूस किया जाता है कि

भंडारण के लिए प्रस्ताव में सुविचारित टैक अपर्याप्त है तो प्रचालक स्थित क्षेत्र में अतिरिक्त टैकों का निर्माण कर सकता है जोकि प्रचालक द्वारा अतिरिक्त निवेश के लिए शामिल हो सकता है। चूंकि द्रव कार्गो के लिए पृथक भंडारण प्रभार पर विचार किया गया है, इसलिए कार्गो के भंडारण के लिए सृजित अतिरिक्त सुविधाएं, आदि कोई हों, भी इस विश्लेषण में सुविचारित वार्षिक राजस्व अपेक्षा से अधिक राजस्व अर्जित करेगी।

जहां तक सिविल कार्यों की पूँजी लागत का संबंध है, दिशा-निर्देश सर्वोत्तम टर्मिनल क्षमता अर्जित करने के लिए पत्तन द्वारा भेजे जाने वाले अनुमान पर विश्वास करने की अपेक्षा करते हैं। वीपीटी ने पुष्टि की है कि सभी सिविल कार्य और बिजली उपस्कर जून, 2008 से लागू वीपीटी के इंजीनियरिंग विभाग की अनुसूची दर (एसआर) पर आधारित हैं और वीपीटी एसआर में अनुपलब्ध मदों के लिए प्रचलित बाजार दरों और दर विश्लेषण के अनुसार है। वीपीटी द्वारा भेजे गए स्पष्टीकरण के आधार पर और भंडारण आवश्यकता के संबंध में पत्तन के निर्णय पर विश्वास करते हुए, वीपीटी द्वारा भेजा गया लागत अनुमान स्वीकार किया गया है।

(d). अपफ्रंट प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार विविध मदों संबंधी लागत सिविल और उपस्कर लागत के 5 प्रतिशत पर वीपीटी द्वारा सुविचारित की गई है। पत्तन ने विविध मदों का अनुमान अपूँजी लागत और नियोजित पूँजी पर प्रतिलाभ के अनुमानकों को भी शामिल किया है। तथापि, पत्तन ने बीमा जैसे कुछ व्ययों का अनुमान लगाने के लिए इस लागत को स्वीकार नहीं किया है, परंतु हमारी गणना में अन्य व्ययों को सही किया गया है।

(e). नियोजित पूँजी पर प्रतिलाभ अनुमानित पूँजी लागत के 16 प्रतिशत पर अनुमानित किया गया है। यह बर्थ किराया सेवा के लिए ₹ 0.72 करोड़ और कार्गो प्रहस्तन सेवाओं के लिए ₹ 0.314 करोड़ परिणामित होता है।

(vi). प्रचालन लागत:

(क). बिजली लागत अपफ्रंट प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में यथा निर्धारित 2.4 लाख इकाईयां प्रति हैक्टेयर प्रतिवर्ष के उपभोग प्रतिमानक के लिए अनुमानित की गई है। पत्तन ने पहले भंडारण के लिए बैकअप क्षेत्र 5 हैक्टेयर अनुमानित किया था। इसने बाद में प्रस्ताव पर युनिविचार करते समय बैकअप क्षेत्र कम करके 3 हैक्टेयर कर दिया था जोकि द्रव कार्गो टर्मिनल के लिए पर्याप्त बताया गया है। ₹ 5.80 पर पहले सुविचारित बिजली की इकाई दर प्रचलित इकाई दर के आधार पर संशोधित गणना में ₹ 6.20 प्रति इकाई में अद्यतन की गई है और दस्तावेजी समर्थन के साथ प्रमाणित की गई है। बिजली लागत का संशोधित अनुमान अपफ्रंट प्रशुल्क गणना में सुविचारित किया गया है।

(ख). मरम्मतों और अनुरक्षण लागत का अनुमान सिविल परिसंपत्तियों के 1 प्रतिशत पर और अभियांत्रिक तथा बिजली उपस्कर पर 2 प्रतिशत, बीमा लागत का अनुमान सकल अचल परिसंपत्तियों के 1 प्रतिशत पर और अचल परिसंपत्तियों के सकल मूल्य के 1 प्रतिशत पर अनुमानित अन्य व्यय दिशा-निर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार पाए गए हैं।

(ग). तिहाई पारी परिणामना के लिए मूल्यहास कम्पनी अधिनियम, 1956 के अनुसार स्ट्रेट-लाइन पद्धति के आधार पर अनुमानित बताया गया है। प्रारंभिक प्रस्ताव में, बर्थ निर्माण मूल्यहास 13.91 प्रतिशत पर परिकलित किया गया था। संशोधित गणना में, वीपीटी ने बर्थ के निर्माण, बर्थ अपरन और पहुंच-मार्ग के लिए 10.34 प्रतिशत की दर से मूल्यहास सुविचारित किया है। वीपीटी ने टिप्पणी की है कि घाटों और जेटिटों को कम्पनी अधिनियम की अनुसूची XIV के अधीन फैक्ट्री भवन की बजाय संयंत्र और मशीनरी भाना गया है जिसके लिए तीन पारियों हेतु स्ट्रेट-लाइन पद्धति (एसएलएम) के अधीन मूल्यहास की लागू दर 10.34 प्रतिशत है और इसे अंगीकृत किया गया है।

जैसाकि मैं 0 बायोमैक्स फ्यूल्स लिमिटेड ने सही उल्लेख किया है, बर्थ एक सिविल निर्माण है और वीपीटी द्वारा अंगीकृत 10.34 प्रतिशत की मूल्यहास दर के आधार पर लगभग 10 वर्षों की अपेक्षा निस्संदेह लम्बा जीवनकाल होगा।

अन्य मौजूदा निजी टर्मिनलों के संदर्भ में इस स्थिति की जाँच दर्शाती है कि ऐसी कम्पनियों में अंगीकृत बर्थ लागत पर मूल्यहास दर कम्पनी अधिनियम में निर्धारित 3.34 प्रतिशत के विपरीत 3.6 प्रतिशत से 4.17 प्रतिशत है। दर में आंतरिक भिन्नता बर्थ लागत को परिसंपत्ति के पूँजीकरण के पश्चात शेष रियायत अवधि पर बांटे जाने के कारण है। बर्थ का निर्माण, बर्थ अपरन, पहुंच-मार्ग, आदि सहित सभी प्रकार के सिविल कार्यों के लिए पारादीप पत्तन न्यास, मुरुगांव पत्तन न्यास, कांडला पत्तन न्यास जैसे अन्य महापत्तनों पर अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण के लिए अंगीकृत मूल्यहास दर 3.34 प्रतिशत है।

तत्पश्चात, वीपीटी ने संशोधित प्रस्ताव में बर्थ लागत और बर्थ अपरन तथा पहुंच-मार्ग पर परिकलित मूल्यहास हमारे सुझाव के अनुसार अन्य सिविल कार्यों के बराबर 3.34 प्रतिशत की दर से है।

मूल्यहास टैकों, पाइपलाइनों और बिजली तथा लाइटिंग 13.91 प्रतिशत, मरीन लदाई/उत्तराई उपस्कर और अग्नि शामक उपस्कर के लिए 10.34 प्रतिशत और भवन, जल आपूर्ति तथा सीवेज के लिए 3.34 प्रतिशत की दर से परिकलित किया गया है जोकि परिसंपत्तियों के प्रासंगिक समूह के लिए कम्पनी अधिनियम में निर्धारित

(घ). प्रारंभिक प्रस्ताव में, वीपीटी ने 255 दिनों के लिए यथानुपात मूल्यहास लिया है। इसने बाद में सही किया है और केवल सिविल कार्यों के मामले में पूर्ण वर्ष हेतु मूल्यहास परिकलित किया है। हमारी गणना में, मूल्यहास कम्पनी अधिनियम के प्रावधानों के अनुसार सभी परिसंपत्तियों के लिए पूर्ण वर्ष हेतु सुविचारित किया गया है। वीपीटी ने प्रारंभ में जोन VIII-क के लिए पट्टा किराये के निर्धारण हेतु जुलाई, 2008 में इसके द्वारा दाखिल पृथक प्रस्ताव के आधार पर पट्टा किराया अनुमानित किया था अर्थात् पंचवर्ष 2003–08 के लिए ₹ 2400/- प्रति वर्ग गज पर जोन VIII के लिए जिला राजस्व प्राधिकरण द्वारा पहले अनुशसित भूमि के मूल मूल्यांकन पर 6 प्रतिशत लागू करते हुए।

तत्पश्चात्, इन आधारों पर कि इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित वीपीटी भूखंडों के लिए पट्टा किराये पंचवर्ष 2003–08 के लिए वैध है और संशोधन के लिए पहले से देय है, इसने अनुमान संशोधित किया है। वीपीटी ने निवेदन किया है कि यूके पंचवर्ष 2008–13 के लिए भूमि का मूल्यांकन जिला राजस्व प्राधिकरण (डीआरए) से अभी प्राप्त होना है जिसपर यथोऽ समय लगने की उम्मीद है, इसलिए जोन VIII-क के लिए पंचवर्ष 2008–13 हेतु भूमि का मूल्यांकन पिछले पंचवर्ष में पंचवर्ष 2003–08 के लिए पहले डीआरए द्वारा प्रतिवेदित भूमि के मूल्यांकन में 20 प्रतिशत की आनुपातिक वृद्धि देते हुए ₹ 172.80 प्रति वर्ग गज प्रतिवर्ष पर अस्थायी रूप से पुनः परिकलित किया गया है। पट्टा किराये में तदर्थ वृद्धि वीपीटी के बोर्ड के अनुमोदन के आधार पर बताई गई है।

अपफ्रंट प्रशुल्क दिशा-निर्देश विनिर्दिष्ट करते हैं कि पत्तन भूमि के लिए पट्टा किराया तत्संबंधी महापत्तन न्यासों के दरमान में निर्धारित दर के आधार पर अनुमानित किया जाता है। वीपीटी से संबंधित भूमि का पट्टा किराया मार्च, 2004 में जारी किए गए भूमि नीति पर सरकारी दिशा-निर्देशों का अनुसरण करते हुए पंचवर्ष 1998–2003 और 2003–08 के लिए 22 अप्रैल 2008 को इस प्राधिकरण द्वारा आदेश सं. टीएमपी/41/2005-वीपीटी द्वारा अंतिम बार अनुमोदित किया गया था। इस प्राधिकरण द्वारा अनुगोदित पट्टा किराया संशोधन के लिए देय है परंतु पत्तन ने महापत्तनों की भूमि नीति पर सरकार के दिशा-निर्देशों के अनुसार पट्टा किराये के संशोधन के लिए अभी कोई प्रस्ताव दाखिल नहीं किया है। जब तक कोई संशोधन नहीं किया जाता है, मौजूदा दरमान जारी रहेगा।

यह स्वीकार करना होगा कि फरवरी/मार्च 2004 में सरकार द्वारा जारी किए गए महापत्तन न्यास के भूमि प्रबंधन पर दिशा-निर्देश पट्टा किराये के निर्धारण के लिए भूमि का बाजार मूल्यांकन निर्धारित करने के लिए विभिन्न विकल्प निर्धारित करते हैं। पट्टा किराये के पिछले संशोधन के दौरान, यह प्राधिकरण पहले ही निर्यादे चुका है कि भूमि का बाजार मूल्य महापत्तनों की भूमि नीति पर सरकारी दिशा-निर्देशों में दिए गए सभी विकल्पों के अधीन पत्तन द्वारा निर्धारित की जाए और ऐसे प्राप्त किए गए भूमि के सर्वोत्तम मूल्य के आधार पर पट्टा किरायों की अनुशसा की जाए।

पिछले पंचवर्ष के दौरान प्राप्त किए गए भूमि मूल्यांकन में आनुपातिक वृद्धि के आधार पर भूमि के बाजार मूल्य में तदर्थ वृद्धि पर विचार करते हुए वीपीटी द्वारा अंगीकृत पद्धति के पट्टा किराये के निर्धारण के लिए भूमि के मूल्यांकन हेतु सरकार द्वारा निर्धारित कार्यपद्धति के अनुसार होना नहीं पाया गया है। इसके अलावा, पत्तन ने जोन VIII और जोन VII-क के लिए मिन पट्टा किराया प्रस्तावित किया है जबकि इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित पट्टा किराया भूमि के ऐसे पृथक्करण पर विचार नहीं करता है।

उपर्युक्त स्थिति के आलोक में और दिशा-निर्देशों में विशिष्ट प्रावधान भी स्वीकार करते हुए महापत्तन न्यासों के दरमान में निर्धारित मौजूदा पट्टा किराया के आधार पर इस मद के अनुमानन की अपेक्षा करता है, पट्टा किराये का अनुमान 2 प्रतिशत की अनुमोदित वार्षिक वृद्धि के साथ मौजूदा दरमान में जोन VIII के लिए निर्धारित ₹ 76.20 प्रति वर्ग मीटर प्रतिवर्ष के आधार पट्टा किराये पर लिया गया है।

यदि पंचवर्ष 2008–13 के लिए संशोधित पट्टा किराया प्रस्तावित बहुउद्देशीय कार्गो टर्मिनल के लिए आरएफपी जारी किए जाने से पूर्व लागू किया जाता है, तो पत्तन इस मद के संदर्भ में अपफ्रंट प्रशुल्क की समीक्षा करने के लिए इस प्राधिकरण का रुख कर सकता है।

(ड.). दिशा-निर्देश वर्थ किराया सेवा के लिए प्रचालन लागत वर्थ लागत के 1 प्रतिशत पर अनुमानित किए जाने की अपेक्षा करते हैं।

अपने संशोधित प्रस्ताव में, वीपीटी ने अनुरक्षण संबंधी प्रासंगिक पूँजी लागत के 1 प्रतिशत के निर्धारित प्रतिमानक के अलावा बर्थिंग रोवा की वार्षिक राजस्व अपेक्षा में वर्थ के निर्माण और निकर्षण संबंधी कुल पूँजी लागत पर बीमा 1 प्रतिशत और मूल्यहास 3.34 प्रतिशत की दर से सुविचारित किया है।

हालांकि दिशा—निर्देश प्रवालन लागत को बर्थ लागत के 1 प्रतिशत पर सीमित करते हैं, परिसंपत्ति पर्याप्त बीमा कवरेज और इस तथ्य की अपेक्षा करती है कि परिसंपत्ति का मूल्य टूट-फूट के कारण भी मूल्यहास होने से इंकार नहीं किया जा सकता। पारादीप पत्तन न्यास पर कोयला और लौह अयस्क टर्मिनलों, मुरुगांव पत्तन न्यास पर कोयला टर्मिनल और कांडला पत्तन न्यास पर बहुउद्देशीय कार्गो टर्मिनल के लिए अपफ्रंट बर्थ किराया निर्धारित करते समय इस स्थिति को स्वीकार किया गया था और बर्थिंग सेवा से वार्षिक राजस्व अपेक्षा को निर्धारित करने के लिए बीमा की लागत और मूल्यहास पर विचार किया गया था।

ऊपर स्पष्ट की गई स्थिति के मद्देनजर, बर्थ किराया सेवा से राजस्व अपेक्षा के निर्धारण के लिए प्रचालन लागत का अनुमान लगाते समय इस मामले में 1 प्रतिशत पर बीमा तथा पूंजी लागत के 3.34 प्रतिशत की दर से मूल्यहास पर भी विचार किया गया है। इस संदर्भ में, यह उल्लेखनीय है कि अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए दिशा—निर्देशों का खंड 3.6 व्यय की मद विशेष पर निर्णय लेने के लिए इस ग्राधिकरण को अधिकार देता है, जिसपर यह अपफ्रंट प्रशुल्क सीमा परिकलित करते समय समिलित किए जाने पर विचार करता है जिनके लिए दिशा—निर्देशों में प्रतिमानक स्पष्ट नहीं हैं।

- (vii). वीपीटी द्वारा प्रस्तुत किया गया अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण का विवरण उपर्युक्त विश्लेषण के अनुसार संशोधित किया गया है। विवरण की प्रति अनुलग्नक—I रूप में संलग्न की गई है।
- (क). विवरण के अनुसार, कार्गो प्रहस्तन सेवा से कुल राजस्व अपेक्षा ₹0 6.87 करोड़ परिणित होती है जोकि ₹0 3.14 करोड़ की पूंजी लागत और ₹0 3.73 करोड़ की संशोधित पूंजी लागत पर 16 प्रतिशत प्रतिलाम का जोड़ है।
- (ख). दिशा—निर्देश कुल राजस्व अपेक्षा के 95 प्रतिशत को प्रहस्तन प्रभारों में ओर विविध प्रभार के लिए 5 प्रतिशत प्रत्येक में प्रभाजित किए जाने की अपेक्षा करते हैं।

तथापि, वीपीटी ने समेकित द्रव प्रहस्तन दर के लिए कुल प्रहस्तन राजस्व के 90 प्रतिशत और भंडारण प्रभार के लिए 10 प्रतिशत का प्रभाजन प्रस्तावित किया है। इसने इन कारणों से विविध सेवा के लिए कोई प्रशुल्क प्रस्तावित नहीं किया है कि द्रव कार्गो प्रहस्तन गतिविधि में सामान्यतः प्रहस्तन सेवाओं से इतर कोई विविध सेवाएं शामिल नहीं होती हैं।

हालांकि दिशा—निर्देशों द्वारा कोई पृथक भंडारण प्रभार परिकल्पित नहीं किया गया है, परंतु पृथक भंडारण प्रभार निर्धारित करने का पत्तन का प्रस्ताव एक से अधिक लेखा पर सभी अनुमानित राजस्व अपेक्षा मेरिट विचार के भीतर हैं। प्रथमतः, मैं बायोमैक्स फ्यूल्स लिमिटेड द्वारा यथा उल्लिखित उपयोक्ता कार्गो की उत्तराई/नौभरण के लिए उत्तरदायी है और व्यक्ति कार्गो के भंडारण के लिए उत्तरदायी व्यक्ति है, भिन्न है। द्वितीयतः: सम्पूर्ण मात्रा को भंडारित किए जाने की उम्मीद नहीं है। समेकित दर निर्धारित करना उन घटकों की अनावश्यक रूप से अपेक्षा करेगा जोकि भंडारण घटक के बोझ को वहन करने के लिए टैंकेज का इस्तेमाल नहीं कर सकता। सबसे महत्वपूर्ण, वीपीटी द्वारा यथा उल्लिखित, पृथक भंडारण प्रभार का निर्धारण और अधिक टैंक फर्मों का विकास करने के लिए प्रचालक को प्रोत्साहित कर सकता है, यदि माँग बढ़ती है।

तथापि, राजस्व को भंडारण प्रभार में प्रभाजित करने का आधार वीपीटी द्वारा स्पष्ट नहीं किया गया है। यह मानते हुए कि यह प्रस्ताव पत्तन के प्रचालन और तकनीकी निर्णय पर आधारित हैं, प्रहस्तन प्रभार और भंडारण प्रभार में कुल राजस्व अपेक्षा के प्रभाजन के अनुपात पर विश्वास किया गया है और हमारी गणना में अंगीकृत की गई है।

चूंकि विविध सेवा के लिए पृथक प्रशुल्क प्रस्तावित नहीं किया गया है, प्रहस्तन के लिए निर्धारित प्रशुल्क सीमा में कोई विविध सेवाएं भी शामिल होंगी जो प्रचालक द्वारा उपलब्ध कराई जाएंगी।

(ग). 31 मार्च, 2005 को भारत के राजपत्र में अधिसूचित प्रशुल्क दिशा—निर्देशों के खंड 4.3 और 6.1.2 के अनुसार, (कच्चा तेल, लौह अयस्क और लौह अयस्क गुटिट्काओं सहित ताप कोयला तथा पीओएल से इतर) तटीय कार्गो के लिए निर्धारित किए जाने वाले रियायती प्रशुल्क और तटीय पोतों के लिए निर्धारित किए जाने वाले प्रशुल्क जोकि सामान्य कार्गो/पोत संबंधित प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होने चाहिए।

निर्धारित 1839600 टन प्रतिवर्ष की सर्वोत्तम क्षमता में से, वीपीटी ने कास्टिक सोडा के मामले में 2.97 लाख टन प्रतिवर्ष तटीय संचलन परिकलित किया है। इस कार्गो के लिए लागू रियायती प्रशुल्क के प्रभाव पर विचार करते हुए विदेशी कार्गो के लिए समेकित प्रहस्तन दर वीपीटी द्वारा प्रस्तावित ₹0 37.42 प्रति टन के विपरीत ₹0 35.95 प्रति टन परिणित होती है। पात्र रियायत लागू करने के पश्चात तटीय कार्गो के लिए प्रशुल्क वीपीटी द्वारा प्रस्तावित ₹0 22.45 प्रति टन के विपरीत ₹0 21.60 प्रति टन परिणित होता है।

(घ). मैं आईएमसी लिमिटेड द्वारा दिए गए सुझाव का समर्थन करते हुए, पत्तन का मानना है कि भंडारण टैंकों के लिए प्रशुल्क उपयोक्ता अपेक्षाएं तैयार किए जाने के पश्चात अंतिम रूप दिया जाना चाहिए। यह सुझाव स्वीकार नहीं किया जा सकता क्योंकि 2008 के दिशा—निर्देशों द्वारा परिकल्पित वस्तुओं की योजना इस सुविधा

के लिए बाध्यकारी प्रिसिड के लिए निश्चित प्रशुल्क की अपेक्षा करती है। पत्तन के लिए ऐसा करना संभव नहीं होगा कि केवल सफल बोलीदाता को अतिरिक्त प्रशुल्क ऑफर किया जाए जोकि बोली लगाए जाने का आधार नहीं था। अपूर्व आकस्मिकताओं के लिए प्रदान किए जाने हेतु जो आपवादिक मामलों में प्रकट हो सकते हैं, दिशा-निर्देशों का खंड 2.7.1 अपफ्रंट प्रशुल्क सीमाओं जोकि केवल बाद की परियोजनाओं पर लागू होंगी, के आवधिक संशोधन के लिए दिया गया है।

पत्तन ने भंडारण टैंकों में द्रव कार्गो के भंडारण के लिए सात दिनों की निःशुल्क अवधि प्रस्तावित की है। 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देश वैयक्तिक महापत्तनों को अधिकार प्रदान करते हैं कि अपने तत्संबंधी पत्तनों के लिए निःशुल्क भंडारण अवधि की संख्या का प्रस्ताव कर सकें। वीपीटी द्वारा प्रस्तावित सात दिनों की निःशुल्क अवधि द्रव कार्गो सुविधा की अपफ्रंट प्रशुल्क अनुसूची निर्धारित करते समय सुविचारित की गई है।

हालांकि पत्तन ने सात दिनों की प्रस्तावित निःशुल्क अवधि के बाद भंडारण सुविधा प्राप्त करने की उम्मीद वाली कार्गो भवे भेजी हैं, परंतु भंडारण दर पर पहुँचने के लिए इसने 1.85 मिलियन टन कार्गो का तदर्थ 50 प्रतिशत अर्थात् 9.5 लाख टन का अनुमान लगाया है जो भंडारण प्रभार आकर्षित करेगा। पत्तन ने, तदनुसार, राजस्व अपेक्षा की पूर्ति के लिए प्रथम सप्ताह हेतु ₹ 0.8 प्रति टन प्रतिदिन अथवा उसका भाग, दूसरे सप्ताह हेतु ₹ 10.10 प्रति टन प्रतिदिन अथवा उसका भाग प्रस्तावित किया है।

संशोधित राजस्व अपेक्षा के आधार पर, वीपीटी द्वारा अनुमानित भंडारण प्रभार वीपीटी द्वारा अंगीकृत दृष्टिकोण का अनुसरण करते हुए संशोधित किया गया है। ऐसा करते समय, भंडारण प्रभार आकर्षित करने की संभावना वाला कार्गो वीपीटी द्वारा भेजे गए कार्गो—वार विश्लेषण अर्थात् बायोडीजल की सम्पूर्ण मात्रा, कास्टिक सोडा का 50 प्रतिशत और भंडारण राजस्व के लिए योगदान करने की उम्मीद वाले रसायनों का 50 प्रतिशत के आधार पर ₹ 919800 टन पर सुविचारित किया गया है। तदनुसार, वीपीटी द्वारा अनुसरित दृष्टिकोण अपनाते हुए स्लैबों के लिए मिन्न दर व्यवस्थित करते हुए भंडारण प्रभार पहले सप्ताह के लिए ₹ 0.750 प्रति टन प्रतिदिन अथवा उसका भाग, दूसरे सप्ताह से आगे के लिए ₹ 0.950 प्रति टन प्रतिदिन अथवा उसका भाग निर्धारित किया गया है।

(इ.). बर्बिंग सेवा से राजस्व अपेक्षा पत्तन द्वारा अनुमानित स्तर पर ₹ 0.755 करोड़ (अर्थात् ₹ 35.74 करोड़ की पूँजी लागत और ₹ 0.183 करोड़ की प्रचालन लागत पर 16 प्रतिशत प्रतिलाभ के होते हुए ₹ 0.572 करोड़) पर अनुमानित की गई है।

सामान्यतः विदेशगामी पोतों के लिए पोत संबंधित प्रभार प्रासंगिक प्रशुल्क आदेश की अधिसूचना के समय प्रचलित विनियम दर लागू करते हुए रुपए मूल्य को डॉलर में परिवर्तित करते हुए अमेरिकी डॉलर में मूल्यवर्गित किए जाते हैं। इस प्राधिकरण ने पारादीप पत्तन न्यास के लौह अयस्क और कोयला बर्थों, मुरुगांव पत्तन न्यास में कोयला टर्मिनल के लिए अपफ्रंट बर्थ किराया को अतिम रुप देते समय निर्णय दिया था कि 30 वर्षों की वैधता वाले अपफ्रंट प्रशुल्क मामलों में डॉलर मूल्यवर्गित बर्थ किराया निर्धारित करना उपयुक्त नहीं है। तब यह निर्णय लिया गया था कि विदेशी मुद्रा पर वृद्धि आधारित डब्ल्यूपीआई लागू करना सही नहीं है क्योंकि अगले 30 वर्षों में विदेशी मुद्रा विनियम भिन्नता का अनुमान नहीं लगाया जा सकता और इसपर निर्भर करते हुए कि किस ओर लाभ होता है, उपयोक्ताओं अथवा प्रचालक को इस स्थिति का सामाना करना होगा। अतः इस प्राधिकरण द्वारा अपफ्रंट बर्थ किराया प्रभार को केवल रुपए में अनुमोदित करने का निर्णय लिया गया है।

वीपीटी ने संशोधित प्रस्ताव में विदेशगामी पोत के लिए रुपए रुप में ₹ 0.119 प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसका भाग पर बर्थ किराया प्रस्तावित किया है। बर्थ किराया निर्धारित करने के लिए वीपीटी द्वारा अनुसरण की गई कार्यपद्धति अन्य अपफ्रंट प्रशुल्क मामलों में इस प्राधिकरण द्वारा अनुसरण किए गए दृष्टिकोण के अनुसार है। तथापि, वीपीटी ने पूर्व-निर्धारित बर्थ किराया निर्धारित करते समय वर्ष 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार तटीय पोतों पर लागू रियायत के प्रभाव पर विचार नहीं किया है।

उक्त द्रव प्रहरतन टर्मिनल के लिए वीपीटी द्वारा निर्धारित 2.97 लाख टन प्रतिवर्ष की तटीय कार्गो मात्रा के आधार पर, तटीय पोत का प्रतिशत 15 प्रतिशत और विदेशी पोत का प्रतिशत 97 प्रतिशत पर परिणामित होता है। विदेशी/तटीय पोत के अनुपात और तटीय पोत के लिए लागू रियायती प्रशुल्क पर विचार करते हुए, विदेशी पोत के लिए पूर्व-निर्धारित अपफ्रंट बर्थ किराया ₹ 0.127 प्रति जीआरटी प्रति घंटा और तटीय पोत के लिए ₹ 0.076 प्रति जीआरटी प्रति घंटा परिणामित होता है। कोयला टर्मिनल के बर्थ किराये का विस्तृत परिकलन संलग्न किए गए अनुलनक-II में दिया गया है।

(viii). विदेशगामी पोत, तटीय पोत, दिन और सप्ताह जैसे कुछ सामान्य शब्दों की परिभाषाएं वीपीटी और वीपीटी पर प्रचालन कर रहे अन्य निजी टर्मिनलों के दरमान में निर्धारित परिभाषाओं के अनुसार अपफ्रंट अनुसूची में शामिल की गई हैं। वीपीटी द्वारा प्रस्तावित 'महीना' शब्द की परिभाषा प्रासंगिक नहीं पाई गई और इसलिए हटा दिया गया। कुछ शर्तें जो अन्य महापत्तनों/टर्मिनलों में सामान्य निर्धारण के अनुसार नहीं हैं, संशोधित की गई हैं।

(ix). वीपीटी ने निर्धारित अवधि के बाद पोत के और अधिक रुकने की अवधि के लिए सामान्य बर्थ किराये के समकक्ष दंडात्मक बर्थ किराये की वसूली के लिए आपने दरमान में निर्धारित प्रावधानों को शामिल करने का प्रस्ताव किया है बशर्ते बर्थ की मांग हो और उत्तराई/भरण प्रचालनों के पूरा होने के पश्चात बर्थ को खाली करने के लिए टर्मिनल प्रचालक द्वारा 10 घंटे पहले नोटिस दिया गया हो। यह वीपीटी के दरमान में निर्धारित वर्तमान प्रावधान है। दंडात्मक बर्थ किराये की वसूली के लिए इसी प्रकार का प्रावधान वीपीटी में प्रचालन कर रहे दूसरे बीओटी प्रचालक विजाग सीपोर्ट लिमिटेड के दरमान में भी निर्धारित किया गया है। यह स्वीकार करते हुए कि बर्थ पत्तन/प्रचालक का दुर्लभ संसाधन है और सर्वोत्तम रूप से उपयोग किए जाने की जरूरत है, दंडात्मक बर्थ की वसूली के लिए प्रस्तावित प्रावधान अपफ्रंट प्रशुल्क अनुसूची में शामिल किया गया है।

आस्टिंग प्राथमिकता बर्थिंग/प्राथमिकता बर्थिंग प्रदान करने के लिए दर और शर्तें इस संबंध में भौजूदा सरकारी दिशा—निर्देशों और वीपीटी के दरमान में अनुमोदित प्रावधानों द्वारा शासित होंगी।

(x). बहुउद्देशीय कार्गो बर्थ संबंधी दूसरे अपफ्रंट प्रशुल्क प्रस्ताव में जिसपर इस समले के साथ—साथ कार्यवाही की जा रही है, वीपीटी ने आयात और निर्यात कार्गो के लिए निःशुल्क अवधि की शुरुआत के संबंध में कुछ शर्तें प्रस्तावित की हैं। निर्यात कार्गो के लिए निःशुल्क अवधि प्रचालक के परिसर में सामानों की प्राप्ति की वास्तविक तारीख से और आयात कार्गो के लिए पोत से अंतिम उत्तराई के पूरा होने के दिन के बाद वाले दिन से शुरू किए जाने का प्रस्ताव किया गया है। यह विशाखापत्तनम पत्तन और अन्य पत्तनों के दरमान में निर्धारित शर्तों के अनुसार है और इसलिए बहुउद्देशीय कार्गो बर्थ की अपफ्रंट प्रशुल्क अनुसूची में निर्धारित किया गया है।

यह शर्त कि निःशुल्क अवधि सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवसों और टर्मिनल के गैर-प्रचालन दिवसों के अलावा होगी, को भी 2005 के प्रशुल्क दिशा—निर्देशों में विनिर्दिष्ट प्रावधान के अनुसार निर्धारित किया गया है।

(xi). 2005 के दिशा—निर्देशों में विनिर्दिष्ट और अन्य महापत्तनों/निजी टर्मिनलों के दरमान में एकसमान रूप से निर्धारित कुछ समान शर्तें निजी टर्मिनल प्रचालक पर आरोप्य उपयुक्त स्तर से अधिक विलंबों के लिए उपयोक्ताओं को विलंबों के लिए प्रभार अदा करने के लिए नहीं कहा जाना चाहिए, बर्थ किराया नौचालन के लिए तैयार होने का संकेत देने के 4 घंटे पश्चात रुक जाएगा, झूठे संकेत के लिए दंडात्मक बर्थ किराया, भंडारण उस अवधि के लिए प्रोद्भूत नहीं होगा जब प्रचालक उपयोक्ताओं के अनुरोध किए जाने पर टर्मिनल प्रचालक पर आरोप्य कारणों से कार्गो की सुपुदीर्णी/भरण नहीं कर सकता, अपफ्रंट प्रशुल्क अनुसूची में शामिल की गई है।

(xii). यह स्वीकार करते हुए कि अब निर्धारित शर्तें 30 वर्षों की समयावधि के लिए लागू होंगी, उपयोक्ताओं द्वारा विलंबित भुगतान और प्रचालक द्वारा विलंबित वापसी के लिए ब्याज की दंडात्मक दर संबंधी प्रावधान, इस प्राधिकरण द्वारा निर्णीत अन्य अपफ्रंट प्रशुल्क मामलों में निर्धारित प्रावधान के अनुसार भारतीय स्टेट बैंक की प्रधान उधार दर से 2 प्रतिशत अधिक पर निर्धारित की गई है।

(xiii). प्रस्तावित प्रावधानों में से कुछ जो अन्य महापत्तनों/निजी टर्मिनलों पर समान निर्धारण और संशोधित प्रशुल्क दिशा—निर्देशों के प्रावधानों के अनुसार नहीं हैं उन्हें हटाया अथवा संशोधित किया गया है।

10.1. दिशा—निर्देशों के खंड 2.8 के अनुसार, प्रशुल्क सीमाएं मुद्रास्फीति से सूचकांकित की जाएंगी परंतु 1 जनवरी 2008 और ग्रासंगीक वर्ष के 1 जनवरी के बीच के थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में भिन्नता के 60 प्रतिशत तक। प्रशुल्क सीमाओं का ऐसा स्वचालित समायोजन प्रत्येक वर्ष किया जाएगा और समायोजित प्रशुल्क सीमाएं ग्रासंगीक वर्ष के 1 अप्रैल से अनुवर्ती वर्षों के 31 मार्च तक प्रभावी होंगी।

10.2. दिशा—निर्देशों के खंड 2.9.1. और 2.9.2. में यथा विनिर्दिष्ट, व्यावसायिक प्रचालनों की शुरुआत से पहले, निजी प्रचालक महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 48 के अधीन यथा अपेक्षित, अनुमोदित अधिकतम दरों और शर्तों के विवरण वाले दरमान की अधिसूचना के लिए इस प्राधिकरण का रुख करेगा।

10.3. दिशा—निर्देशों के खंड 3.8.5. के अनुसार, यदि दरमान और शर्तों के विवरण के स्पष्टीकरणों अथवा निवर्धन का कोई प्रश्न उठता है तो वह मामल इस प्राधिकरण को भेजा जाएगा और इस संबंध में इसका निर्णय प्रचालक पर बाध्यकारी होगा।

10.4. परियोजनाओं के लिए निष्पादन प्रतिमानक बोली दस्तावेजों में स्पष्ट रूप से दिए जाएं। निजी प्रचालक से यह उम्मीद की जाती है कि वह कम—से—कम बोली दस्तावेज/रियायत करार में दिए गए निष्पादन प्रतिमानकों का निष्पादन करे।

10.5. निजी प्रचालकों के वास्तविक निष्पादन का इस प्राधिकरण द्वारा अनुवीक्षण किया जाएगा। यदि सेवा की गुणवत्ता के संबंध में कोई शिकायत प्राप्त होती है तो यह प्राधिकरण ऐसे आरोप की जांच करेगा और अपने निष्कर्षों को विशाखापत्तनम पत्तन न्यास को अग्रेषित करेगा। यदि निजी प्रचालकों के विरुद्ध कोई कार्रवाई की जानी होगी तो विशाखापत्तनम पत्तन न्यास प्रासंगिक रियायत करार के प्रावधानों के अनुसार उपयुक्त कार्रवाई शुरू करेगा।

10.6. टर्मिनल पर व्यावसायिक प्रचालन के दौरान, प्रत्येक तिमाही की समाप्ति से 15 दिनों के भीतर, निजी प्रचालक पूर्ववर्ती तीन महीनों के दौरान टर्मिनल के प्रत्यक्ष और वित्तीय निष्पादन की एक रिपोर्ट विशाखापत्तनम पत्तन न्यास के माध्यम से इस प्राधिकरण को प्रस्तुत करेगा।

11. परिणामस्वरूप, और उपर्युक्त कारणों से और समग्र विचार—विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण विशाखापत्तनम पत्तन न्यास पर द्वारा कार्गो टर्मिनल के लिए अनुलग्नक—III के रूप में संलग्न प्रशुल्क सीमाएं अनुमोदित करता है।

ब्रह्म दत्त, अध्यक्ष

विशालाकाश-म घटना में ८८ करों और स्तरान टर्मिनल के लिए अग्रणी प्रमुख का विवरण

क्र.सं.	विवरण	सीधी दाय भेजे गए अनुभाव				टीएपी दाय संग्रहित अनुभाव
		प्रारंभिक प्रताप दिनांक 14 मई 2008	सीधी दाय अनुभाव दिनांक 18 जून 2008	सीधी दाय अनुभाव दिनांक 10 जुलाई 2008	अंतिम सीधी दाय अनुभाव दिनांक 1 अक्टूबर 2008	
I स्टॉटर्स अनुभाव						
(a)	आवेदित दिए गये बातों की स्थान का प्रतिलिपि विवरण	परिदृश्य ।	परिदृश्य ॥	कागों का हिस्सा %	कागों का हिस्सा %	कागों का हिस्सा %
	जनरल लाइन की स्थान का प्रतिलिपि विवरण (एक १)	27%	27%	27%	27%	27%
	स्टॉटर्स की स्थान का प्रतिलिपि विवरण (एक २)	27%	27%	27%	27%	27%
	स्टॉटर्स की स्थान का प्रतिलिपि विवरण (एक ३)	27%	27%	27%	27%	27%
	स्टॉटर्स की स्थान का प्रतिलिपि विवरण (एक ४)	19%	19%	19%	19%	19%
(b)	कागों का अनुभाव दृष्टि द्वारा (एक ५)					
	- बड़ा लाइन (एक १)	7170	7170	7200	7200	7200
	- छोटा लाइन (एक २)	6700	6700	7200	7200	7200
	- अन्य लाइन (एक ३)	4730	4730	7200	7200	7200
	- इन्हें (एक ४)	6700	6700	7200	7200	7200
(c)	प्रतिलिपि अनुभाव दृष्टि ३ = $0.7 / ((एक १ * एक १) + (एक २ * एक २) + (एक ३ * एक ३) + (एक ४ * एक ४)) * 365$	1608372	1608372	1839600	1839600	1839600
II अपूर्ण आपात						
(i).	प्रारंभिक अनुभाव	रु. करों में	रु. करों में	रु. करों में	रु. करों में	रु. करों में
(a)	विवेदित लागत					
	- अन्य अनुभाव और दूसरे लागत	0.10	0.10	0.14	0.14	0.14
	- अनुभाव लागत	1.00	1.00	1.23	1.23	1.23
	- टेक्स	13.38	13.38	14.43	14.43	14.43
	- इन्हें	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	- अन्य लाइन अनुभाव, सीधी दाय	0.03	0.03	0.16	0.16	0.16
	उपर्योग (एक)	14.51	14.51	15.96	15.96	15.96
(b)	उपर्योग लागत					
	- अन्य लाइन/अन्य उपर्योग/अनुभाव दृष्टि	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
	- अनुभाव लागत	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80
	- अन्य लाइन उपर्योग	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	- विवेदित और साइटिंग लागत	0.13	0.13	0.14	0.14	0.14
	उपर्योग (दो)	2.73	2.73	2.74	2.74	2.74
(c)	विषय (एक) और (एक) दृष्टि अनुभाव	0.86	0.86	0.94	0.94	0.94
(d)	प्रतिलिपि अनुभाव के लिए कुल अपूर्ण लागत (एक+दो)	18.10	18.10	19.64	19.64	19.64
(ii).	प्रारंभिक अनुभाव के लिए अपूर्ण लागत					
(a)	एक दो विवेदित की लागत एक दो विवेदित के विवेदित की लागत	30.91	30.91	31.54	31.54	31.54
(b)	एक के साथी निकाल की लागत	4.51	4.51	4.2	4.2	4.2
	विवेदित अनुभाव के लिए एक अपूर्ण लागत	35.42	35.42	35.74	35.74	35.74
(iii).	विवेदित की कुल अपूर्ण लागत (II+III)	53.52	53.52	55.38	55.38	55.38
III अपूर्ण लागत						
(i).	प्रारंभिक अनुभाव					
(a)	विवेदित लागत	0.70	0.70	0.70	0.70	0.45
(b)	अन्य लागत और अनुभाव					
	- विवेदित अनुभाव (एक विवेदित परिवर्तनमें पर 1%)	0.45	0.15	0.16	0.16	0.16
	- अनुभाव और विवेदित उपर्योग की लागत पर 2%)	0.05	0.05	0.05	0.05	0.05
	(एक विवेदित अनुभाव के साथ दूसरे पर 2%)	0.48	0.17	0.19	0.19	0.20
	(एक विवेदित अनुभाव के साथ दूसरे पर 1%)	4.53	1.53	1.64	1.64	2.28
	(एक विवेदित अनुभाव (एक विवेदित अनुभाव के साथ दूसरे पर 1%)	1.01	1.01	1.01	1.01	0.69
	अन्य लागत (एक विवेदित अनुभाव के साथ दूसरे पर 1%)	0.17	0.17	0.19	0.19	0.20
	कुल अपूर्ण लागत	7.41	3.78	3.94	3.94	4.01

क्र.सं.	विवरण	वीपीटी द्वारा नेत्रे पर अनुभाव					
		प्राप्तिक प्रसार दिनांक 14 मई 2008		संशोधित अनुभाव दिनांक 18 जून 2008		संशोधित अनुभाव दिनांक 10 जुलाई 2008	दीर्घकालीन अनुभाव
		(रु. करोड़ में)	(रु. करोड़ में)	(रु. करोड़ में)	(रु. करोड़ में)	(रु. करोड़ में)	
	प्रधानमंत्री और प्रधारण प्रमुख	परिवृद्धि ।	परिवृद्धि ॥				
(i).	प्रधानमंत्री प्रबलग्रह						
	प्रधानमंत्री						
	(a). भूत प्रधानमंत्री	7.41	3.78	3.94	3.94	4.01	3.73
	(b). विवेकानन्द पाण्डित 16 अप्रैल की दर से	2.90	2.90	3.14	3.14	3.14	3.14
	(c). कार्यपाल रामचंद्र पाण्डित से भूत प्रधानमंत्री	10.31	6.88	7.08	7.08	7.18	6.87
	प्रधानमंत्री प्रबलग्रह						
	(d). एक कार्यपाल प्रबलग्रह	10.31	6.88	7.08	7.08	6.44	6.18
	(e) भारतीय राष्ट्र	0.00	0.00	0.00	0.00	0.72	0.69
	(f). कार्यपाल राष्ट्र नाशिकी से भूत प्रधानमंत्री	10.31	6.88	7.08	7.08	7.18	6.87
	प्रधारणी प्रबलग्रह और इत्यादि						
	(g). दूसरे प्रधानमंत्री (रु. की दर)	64.04	41.49	38.50	41.15	37.42	35.95
	- विवेकानन्द दर	38.42	24.89	23.10	24.70	22.45	21.60
	(h). विवेकानन्द दरी एवं विविध						
	- विवेकानन्द					7. प्रति दिन	7. प्रति दिन
	- विवेकानन्द दरी से दूसरे प्रधानमंत्री					रु 8.00	रु 7.50
	- विवेकानन्द के दूसरे प्रधानमंत्री					रु 10.00	रु 9.50
(ii).	एवं विवाह दर						
	प्रधानमंत्री						
	(a). विवाह दर						
	(b). अनुभाव (दर के विषय पर 1%)	0.35	0.35	0.32	0.32	0.32	0.32
	(c). शुद्धदर	0.00	3.00	3.47	2.58	1.19	1.19
	(d). बीमा (दर तात्पर 1%)	0.00	0.31	0.31	0.31	0.32	0.32
	(e). वर्षाकाल अनुभाव	0.00	0.31	0.00	0.00	0.00	0.00
	प्रधानमंत्री (रु.)	0.38	3.97	4.19	3.21	1.83	1.83
	(f). विवेकानन्द प्रति दर विवेकानन्द 16 अप्रैल की दर से	5.67	5.67	5.72	5.72	5.72	5.72
	विवेकानन्द से भूत प्रधानमंत्री (रु + दर)	6.02	9.64	9.82	8.93	7.55	7.55
	अनुभाव दरी विवेकानन्द प्रति दर से	0.98	1.57	1.60	1.41	1.19	1.27
	विवेकानन्द दरी विवेकानन्द प्रति दर से	अवधि 0.023	अवधि 0.037	अवधि 0.038	अवधि 0.033	रु 1.19	रु 1.27
	विवेकानन्द दरी (रु की अनुभावी विवेकानन्द प्रति दर से)	रु 0.58	रु 0.94	रु 0.96	रु 0.86	रु 0.71	रु 0.76

विवेकानन्द दर की गणना		
वीपीटी कार्य (रु. में)		1542600
तीव्री कार्य (रु. में)		297000
प्रधानमंत्री से विवेकानन्द अनुभाव (रु. में)		61,818,675
विवेकानन्द की विवेकानन्द		X
1542600 x+ 297000 * 0.6x =		61,818,675
1542600 x+ 178200x =		61,818,675
1720800x =		61,818,675
X =		35.92
विवेकानन्द के तिरंदर प्रतिवर्ष के विवेकानन्द (रु. में प्रति दर)		35.95

अनुलेखनक - II

वर्थ किराया परिकलन

क वीपीटी द्वारा यथा प्रोष्ठित

क्र.सं.	विवरण	इकाई	कार्सिक सोबा	बायो शीजल	खाद्य तेल	रसायन	कुल
i	अनुपात	%	27%	27%	27%	19%	100%
ii	प्रहृतन दर	टन प्रतिदिन	7200	7200	7200	7200	
iii	आंसूत जीआरटी प्रति पोत	टन	10300	10000	8400	13700	
iv	आंसूत यासल आकार	टन	8600	8600	8400	6300	
v	प्रहसित तिए जाने के लिए अनुभानित टनघार	टन	496800	496800	496800	349600	1840000
vi	वर्थ दिवसों की संख्या (v/ii)	दिन	69	69	69	48	
vii	वर्थ घंटों की सं. (24 x (vi))	घंटे	1656	1656	1656	1152	
viii	पोतों की समावित संख्या	पोतों की सं.	57	57	59	55	228
ix	कुल जीआरटी घंटे	टन घंटे	17056800	16560000	13910400	15782400	63309600
x	राजस्व अपेक्षा	रु करोड़ में					7.55
xi	वीपीटी द्वारा प्रस्तावित वर्थ किराया (xi /x)	प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसका मान					1.19

709 GZ/09-5

सं.	टीएमपी द्वारा यथा सुविचारित							
i	अनुपात	%	इकाई	कास्टिक सोडा	बायो डीजल	खाद्य तेल	रसायन	कुल
ii	प्रहस्तन दर	टन प्रतिदिन	7200	7200	7200	7200	7200	
iii	औसत जीआरटी	टन	10300	10000	8400	13700		
iv	औसत पासल आकार	टन	8600	8600	8400	6300		
v	प्रहस्तित किए जाने के लिए संभावित टनमार	टन	496692	496692	496692	349524	1839600	
vi	बर्थ दिवसों की सं. (v/ii)	दिवस	69	69	69	48		
vii	बर्थ घंटों की सं. {24 x (vi)}	घंटे	1656	1656	1656	1152		
viii	पोतों की संभावित संख्या	पोतों की संख्या	58	58	59	55	230	
ix	कुल जीआरटी घंटे (vii x viii)	टन घंटे	17056800	16560000	13910400	15782400	63309600	
x	राजस्व अपेक्षा	रु० करोड़ों में						7.55
xi	संशोधित बर्थ किराया (रु० में)							
	विदेशगामी पोत (रु० में)	प्रति जीआरटी प्रति घंटा						1.27
	तटीय पोत (रु० में)	अथवा उसका भाग						0.76

प्रचालक द्वारा प्रहस्तित किए जाने के लिए अनुमानित तटीय कास्टिक सोडा की मात्रा के आधार पर निर्धारित विदेशी/तटीय का अनुपात

विदेशगामी पोत

196 85%

तटीय पोत

34 15%

230

Workings:

- i. 85% विदेशगामी पोतों के लिए राजस्व अपेक्षा + 15%
तटीय पोत (रु०)
75529160
- ii. विदेशगामी पोतों के जीआरटी घंटे
 $633093600 * 85\%$
(
53813160
- iii. तटीय पोतों के जीआरटी घंटे
 $633093600 * 15\%$
(
9496440
- iv. कुल जीआरटी घंटे
= 63309600
- v. $53813160 x + 0.6 * 9496440 x$
= 75529160
- vi. $53813160 x + 5697864x$
= 59511024 x
- vii. X (विदेशगामी) (रु०)
= 1.27
- viii. $0.6 * 1.27$ (तटीय) (रु०)
= 0.76

विशाखापत्तनम पत्तन न्यास

द्रव बल्क कार्गो टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क अनुसूची

1.1. परिवाहार

इस दरमान में, जब तक कि संदर्भ अन्यथा अपेक्षा नहीं करता हो, मिन्मलिखित परिवाहार लागू होंगी:-

- (i). “तटीय पोत” का अर्थ सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस वाला भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी अन्य पत्तन अथवा स्थान के बीच व्यापार में विशेष रूप से लगाया गया पोत होगा।
- (ii). “दिवस” का अर्थ दिन के प्रातः 6:00 बजे से शुरू होकर अगले दिन के प्रातः 6:00 बजे को समाप्त अवधि होगी।
- (iii). “विदेशगामी पोत” का अर्थ तटीय पोत से इतर कोई अन्य पोत होगा।
- (iv). “सप्ताह” का अर्थ 7 दिनों की अवधि होगी।

1.2. सामान्य निबंधन और शर्तें

- (i). पोत की हैसियत, सीमाशुल्क अथवा नौवहन महानिदेशक द्वारा जैसा इसका प्रमाणीकरण किया गया हो, यह निर्णय लेने के लिए प्रासंगिक कारक है कि पोत संबंधी प्रभारों की क्षमता के प्रयोजन के लिए पोत ‘तटीय’ अथवा ‘विदेशगामी’ और, कार्गो की प्रकृति अथवा इसके मूल की इस प्रयोजन के लिए कोई प्रासंगिकता नहीं होगी।
- (ii).
 - (क). सामान्य व्यापार लाइसेंस वाले भारतीय ध्वज का विदेशगामी पोत सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय चालन में परिवर्तित किया जा सकता है।
 - (ख). विदेशी ध्वज वाला विदेशगामी पोत नौवहन महानिदेशक द्वारा जारी तटीय नौचालन लाइसेंस के आधार पर तटीय चालन में परिवर्तित किया जा सकता है।
 - (ग). ऐसे परिवर्तन के मामलों में, लदाई पत्तन द्वारा तटीय दरें पोत के तटीय सामानों की लदाई शुरू किए जाने के समय से प्रभार्य होंगी।
 - (घ). ऐसे परिवर्तन के मामलों में, तटीय दरें केवल पोत द्वारा तटीय कार्गो उत्तराई प्रचालनों को पूरा किए जाने तक प्रभार्य होंगी, उसके पश्चात विदेशगामी दरें उत्तराई पत्तनों द्वारा प्रभार्य होंगी।
 - (ड.). नौवहन महानिदेशक से तटीय लाइसेंस वाले विनियुक्त भारतीय तटीय पोतों के लिए, तटीय दरों की पात्रता के लिए कोई अन्य दस्तावेज़ अपेक्षित नहीं होंगे।
- (iii).
 - (क). सभी तटीय पोतों के लिए बर्थ किराया अन्य पोतों के लिए तदनुरूपी प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होना चाहिए।
 - (ख). पीओएल सहित कच्चे तेल, लौह अयस्क और लौह अयस्क गुटिकाओं एवं ताप कोयले से इतर सभी तटीय कार्गो के लिए कार्गो संबंधी प्रभार सामान्य कार्गो संबंधित प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होने चाहिए।
 - (ग). कार्गो संबंधी प्रभारों के मामले में, रियायती दरें जलयान-टट स्थानांतरण और घाट से/को भंडारण यार्ड को/से स्थानांतरण के लिए सभी प्रासंगिक प्रहस्तन प्रभारों पर घाटशुल्क सहित प्रभार्य होंगी।
 - (घ). विदेशी पत्तन से कार्गो, जो भारतीय पत्तन ‘ख’ को अनुकृती पोतांतरण के लिए भारतीय पत्तन ‘क’ पर पहुंचता है, से इसके तटीय नौचालन के लिए प्रासंगिक रियायती प्रभार वसूल किए जाएंगे। दूसरे शब्दों में, तटीय नौचालन के लिए अनुमत पोत द्वारा भारतीय पत्तनों से/को ले जाया जाने वाला कार्गो रियायत के लिए पात्र होगा।
 - (ड.). तटीय कार्गो/कंटेनरों/पोतों के प्रभार भारतीय रूपए में मूल्यवर्तीत और वसूल किए जाएंगे।
- (iv). विलबित भुगतानों/वापसियों पर व्याज़:
 - (क). उपयोक्ता को विलबित भुगतानों पर दंडात्मक व्याज इस दरमान के अधीन भुगतान करना होगा। इसी प्रकार, टर्मिनल प्रचालक विलबित वापसियों पर दंडात्मक व्याज अदा करेगा।
 - (ख). दंडात्मक व्याज की दर भारतीय स्टेट बैंक द्वारा समय-समय पर घोषित प्रधान उधार दर से 2 प्रतिशत अधिक होगी।
 - (ग). निजी प्रचालक द्वारा वापसियों में विलंब सेवाओं के पूरा होने की तारीख के 20 दिन बाद से अथवा उपयोक्ताओं से अपेक्षित सभी दस्तावेजों के प्रस्तुत करने पर, जो भी बाद में हो, परिगणित किया जाएगा।
 - (घ). उपयोक्ताओं द्वारा भुगतानों में विलंब टर्मिनल प्रचालक द्वारा बिलों को दिए जाने की तारीख के 10 दिन बाद से परिगणित किया जाएगा। तथापि, यह उपबंध उन मामलों पर लागू नहीं होगा जहां भुगतान सेवाएं प्राप्त किए जाने से पहले किया जाता है जहां प्रभारों का अग्रिम भुगतान इस दरमान में शर्त के रूप में निर्धारित किया गया है।

(v). किसी वैयक्तिक मद की मात्रा अथवा क्षमता द्वारा सकल भार अथवा माप की गणना करने में, 0.5 तक और सहित के अंश 0.5 इकाई रूप में लिए जाएंगे और 0.5 से ऊपर के अंश एक इकाई माने जाएंगे, उसे छोड़कर जहां अन्यथा विनिर्दिष्ट हो।

(vi). सभी परिगणित प्रभार बिल के सकल जोड़ के अगले उच्चतर रूपए में पूर्णांकित किए जाएंगे।

(vii). दरमान में निर्धारित दरें अधिकतम स्तर हैं; इसी प्रकार, रियायतें और छूट निम्नतम स्तर हैं। टर्मिनल प्रचालक, यदि वे चाहे तो, निम्नतर दरें वसूल कर सकता है और/अथवा उच्चतर रियायतें और छूट प्रदान कर सकता है।

टर्मिनल प्रचालक, यदि वे ऐसा चाहे तो, दरमान में निर्धारित दरों के कार्यान्वयन पर शासित निर्धारित शर्तों को युक्तिसंगत भी बना सकता है यदि युक्तिकरण से उपयोक्ताओं को दर प्रति इकाई में राहत मिलती है और दरमान में निर्धारित इकाई दरें अधिकतम स्तर से अधिक नहीं हों।

तथापि, टर्मिनल प्रचालक को ऐसी निम्नतर दरों और/अथवा ऐसी दरों के कार्यान्वयन पर शासित शर्तों को युक्तिकरण के बारे में सार्वजनिक अधिसूचना देनी होगी और ऐसी निम्नतर दरों और अथवा ऐसी दरों के कार्यान्वयन पर शासित शर्तों में बाद में किन्हीं बदलावों के बारे में भी सार्वजनिक अधिसूचना देना जारी रखना होगा परंतु नई निर्धारित दरें टीएएमी द्वारा अधिसूचित दरों से अधिक नहीं होनी चाहिए।

(viii). उपयोक्ताओं को टर्मिनल प्रचालक पर आरोप्य उपयुक्त स्तर से अधिक विलंबों के लिए प्रभार अदा करने की आवश्यकता नहीं होगी।

2. बर्थ किराया प्रभार:

2.1. बर्थ किराये की अनुसूची:

क्र. सं.	पेत	दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसका भाग	
		विदेशगामी पोत (₹० में)	तटीय पोत (₹० में)
1.	कार्सिटक सोडा, वायो-डीजल, खाद्य तेलों और रसायनों वाले पोत	1.27	0.76

2.2. पोत के अति-विराम के लिए दंडात्मक बर्थ किराया:

- (i). सामान्य लागू बर्थ किराये के समकक्ष दंडात्मक बर्थ किराया नीचे (ii) पर उल्लिखित विनिर्दिष्ट अवधियों के बाद बर्थ की अभिग्रहणता के लिए पोत के अति-विराम की अवधि के लिए बर्थ किराया प्रभार के अतिरिक्त प्रभार्य होगा, बशर्ते बर्थ के लिए माँग हो और उत्तराई/नौभरण प्रचालनों के पूरा होने 10 घंटे पहले बीओटी प्रचालक अथवा इसके अधिकृत अधिकारियों द्वारा नोटिस दिया गया हो।
- (ii). पोत को नीचे उल्लिखित अवधि के लिए बिना दंड के कार्गो प्रचालन के पूरा होने के पश्चात बर्थ के अभिग्रहण की अनुमति होगी:-
- | | | |
|------|---|--|
| (क). | बार्जों के माध्यम से बंकरों को लेने वाले पोत | 8 घंटे |
| (ख). | बार्जों के माध्यम से जल लेने वाले पोत | 12 घंटे (पोत के सभी प बार्जों के स्थापन के समय से) |
| (ग). | बार्जों से इतर स्रोत के माध्यम से जल/बंकरों
को लेने वाले पोत | 08 घंटे |
| (घ). | सभी अन्य मामलों में | 07 घंटे |

बर्थ किराये से संबंधित सामान्य टिप्पणियां:

- (i). बर्थ किराये की अवधि पोत द्वारा बर्थ अभिग्रहण किए जाने के समय से बर्थ के छोड़ने तक परिगणित की जाएगी।
- (ii). (क). बर्थ किराया पोत के नौचालन के तैयार होने का संकेत देने के 4 घंटों बाद रुक जाएगा।
- (ख). बर्थ किराये की समाप्ति के लिए निर्धारित 4 घंटों की समय सीमा पक्षीय लहर परिस्थितियों की इच्छा, खराब मौसम और रात्रि नौचालन की कमी के कारण जलयान के प्रतीक्षा समय से अतिरिक्त होगी।
- (ग). पोत का मास्टर/एजेंट पक्षीय केवल लहरीय और मौसम परिस्थितियों के अनुसार ही नौचालन के तैयार होने का संकेत देगा।
- (iii). दंडात्मक बर्थ किराया झूठे संकेत के लिए एक दिन (24 घंटे) के बर्थ किराया प्रभार के बराबर होगा।

“झूठा संकेत” तब होगा जब पोत तैयार होने का संकेत देता है और पूर्वानुमान से पाइलट की मांग करता है जबकि वह इंजन तैयार नहीं होने अथवा कार्गो प्रचालन पूरा नहीं होने अथवा पोतों पर आरोप्य ऐसे अन्य कारणों से बर्थ छोड़ने के

- लिए तैयार नहीं होता है। जब पोत अपक्षीय लहर, रात्रि नौचालन की कमी अथवा प्रतिकूल मौसम परिस्थितियों के कारण नौचालन में समर्थ नहीं होता है, इसे तैयार होने का संकेत देने से अलग करता है।
- (iv). उस अवधि के लिए वर्थ किराया प्रभार्य नहीं होगा जब पोत टर्मिनल प्रचालक के उपस्कर खराब होने अथवा बिजली गुल हो जाने अथवा टर्मिनल प्रचालक पर आरोप्य किन्हीं अन्य कारणों से उसके वर्थ में लगातार एक घंटे अथवा अधिक समय तक निष्क्रिय रहता है।
- (v). आस्टिंग प्राथमिकता/प्राथमिकता वर्थ किराया:

आस्टिंग प्राथमिकता वर्थिंग/प्राथमिकता वर्थिंग प्रदान किए जाने के लिए दर और शर्तें इस संबंध में भौजूदा सरकारी दिशा-निर्देशों और विशेषाखापत्तनम पत्तन न्यास के दरमानों में निर्धारित प्रावधानों द्वारा शासित होंगी।

3. द्रव बल्क कार्गो प्रहस्तन प्रभार:

क्र. सं.	घटक	इकाई	दर रुपयों में	
			विदेशी	तटीय
(क).	कार्सिक सोडा	प्रति मीट्रिक टन	35.95	21.60
(ख).	बायो-डीजल	प्रति मीट्रिक टन	35.95	21.60
(ग).	खाद्य तेल	प्रति मीट्रिक टन	35.95	21.60
(घ).	रसायन	प्रति मीट्रिक टन	35.95	21.60

टिप्पणियाँ:

ऊपर निर्धारित प्रहस्तन प्रभार द्रव कार्गो की पोत पर लदाई/पोत से उतराई, जैसी स्थिति हो, पाइपलाइनों के माध्यम से परिवहन, घाटशुल्क, और प्रचालक द्वारा दिए गए इस दरमान में किसी अन्य प्रभार द्वारा विशिष्ट रूप से शामिल नहीं किए गए सभी अन्य विविध सेवाओं के लिए समेकित प्रभार है।

4. भंडारण प्रभार प्रति टन प्रतिदिन:

स्वीकृत निःशुल्क अवधि के बाद स्टेक्यार्ड में भंडारित कार्गो के लिए भंडारण प्रभार निम्नवत् होंगे:-

(क). निःशुल्क अवधि:
आयात/निर्यात कार्गो : 7 दिन निःशुल्क

(ख). निःशुल्क अवधि के पश्चात दोनों आयात/निर्यात कार्गो पर भंडारण प्रभार (प्रति टन प्रतिदिन)

विवरण	दर रुपयों में प्रति टन प्रतिदिन
निःशुल्क अवधि की समाप्ति के पश्चात प्रथम सप्ताह	रु 7.50
पहले सप्ताह के बाद	रु 9.50

टिप्पणियाँ:

- (i). निःशुल्क अवधि की गणना के प्रयोजन के लिए, सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश-दिवस और टर्मिनल के गैर-प्रचालन दिवस अतिरिक्त होंगे।
- (ii). निर्यात कार्गो के लिए निःशुल्क अवधि प्रचालक के परिसर में सामानों की प्राप्ति की वास्तविक तारीख से शुरू होगी।
- (iii). निर्यात कार्गो के लिए निःशुल्क अवधि पोत से अंतिम उत्तराई के पूरा होने दिन के बाद वाले दिन से परिणित होगी।
- (iv). कार्गो पर भंडारण प्रभार उस अवधि के लिए प्रोद्भूत नहीं होगा जब टर्मिनल प्रचालक अपने ऊपर आरोप्य कारणों से कार्गो की सुपुर्दीर्घी/नौमरण की स्थिति में नहीं हो जब उपयोक्ता द्वारा अनुरोध किया जाता है।

5. उपर्युक्त अनुसूची (2) से (4) के लिए सामान्य टिप्पणी:

प्रशुल्क सीमाएं मुद्रास्फीति से सूचकांकित होंगी परंतु केवल 1 जनवरी, 2008 और प्रासंगिक वर्ष के 1 जनवरी के थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में भिन्नता के 60 प्रतिशत तक। प्रशुल्क सीमाओं का ऐसा स्वतः समायोजन प्रत्येक वर्ष किया जाएगा और समायोजित प्रशुल्क सीमाएं प्रासंगिक वर्ष के 1 अप्रैल से अनुवर्ती वर्ष के 31 मार्च तक प्रभावी होंगी।

**TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS
NOTIFICATION**

Mumbai, the 18th February, 2009

No. TAMP/17/2008-VPT.—In exercise of the powers conferred by Sections 48, 49 and 50 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from the Visakhapatnam Port Trust for setting upfront tariff for liquid cargo and chemical handling in Visakhapatnam Port in pursuance of the guidelines for upfront tariff setting for PPP projects at Major Ports vide this Authority's Notification No. TAMP/52/2007-Misc dated 26th February, 2008 as in the Order appended hereto.

**Tariff Authority for Major Ports
Case No. TAMP/17/2008-VPT**

Visakhapatnam Port Trust

....Applicant

ORDER

(Passed on this 12th day of February, 2009)

This case relates to a proposal received from the Visakhapatnam Port Trust for setting upfront tariff for construction of liquid cargo and chemical handling in Visakhapatnam Port in pursuance of the guidelines for upfront tariff setting for Public Private Participation (PPP) projects at Major Ports Trusts notified by this Authority vide Notification No. TAMP/52/2007-Misc dated 26th February, 2008.

2. The salient features of the initial proposal are as follows:

- (i). The berth length of the proposed liquid cargo terminal at Berth no.EQ-10 is 160 metres. Of this, berth length of 60 metres is already constructed which will form part of the proposed liquid cargo terminal. The project requires the operator to construct 100 metres of the berth length. The estimated berth cost includes cost of berth to be constructed by the operator and Rs.5.85 crores payable to the VPT towards the constructed berth forming part of the terminal facility.
- (ii). The berth shall be designed for a dredged depth of 14 metres for accommodating vessels having 12.5 metres draft in future. Initial draft of the berth will, however, be 12.5 metres.
- (iii). Land to be allotted by the VPT:
 - (a). 50,000 sq. mtrs. of back up area
 - (b). 3,200 sq. mtrs. of land for laying pipelines
- (iv). Optimal terminal capacity:

The optimal capacity of the terminal is assessed at 1.61 million tonnes per annum as explained below:

- (a). The share of liquid cargo items i.e. caustic soda, bio diesel and edible oil is considered at 27% each and chemicals is assumed at 19%.
- (b). The upfront tariff guidelines prescribe the norm for handling 'other liquid cargo' at 300 tonnes per hour. The handling rate is, however, arrived by the VPT based on the average Output Per Ship Berth Day (OSBD) achieved during the last three years i.e. 2004-05 to 2006-07 and considering 10% increase thereon. The handling rate of individual cargo items considered by the VPT for assessment of optimal terminal capacity are as follows:

Cargo	Handling Rate (in tonnes/hour)
Caustic soda	300
Chemicals	280
Bio-diesel	280
Edible oils	200

- (c). Applying the formula prescribed in the guidelines the optimal terminal capacity is estimated at 1.61 Million Tonnes Per Annum (MTPA).

- (v). The capital cost of the liquid cargo terminal is estimated to be Rs.53.52 crores as given below:

Sl. No.	Particulars	Capital cost estimation (Rs. in crores)
I.	Civil construction cost (excluding the cost of construction of berth and berth side dredging)	
	Rs. in crores	
	(i). Berth Apron and Approach	0.10
	(ii). Storage Yard	1.00
	(iii). Tankages	13.38
	(iv). Buildings, Water Supply, Sewage	0.03
II.	Equipment cost	14.51
	(i).Marine Loading/Unloading/Equipment/Flexible Hoses	1.00
	(ii). Pipelines	0.80
	(iii). Fire Fighting Equipment	0.80
	(iv). Power, Lighting and Communication	0.13
III.	Miscellaneous cost	0.86
	5% on Rs.14.51 crores + Rs.2.73 crores	
IV.	Total capital cost for cargo handling, storage and miscellaneous services (I to III)	18.10
V.	Capital cost for construction of berth including cost of dredging	35.42
	(i). Cost of construction of 100 mtrs. berth length plus Rs.5.85 crores payable upfront to the VPT towards 60 mtrs. of the constructed berth forming part of the proposed terminal.	30.91
	(ii). Cost of dredging alongside the berth	4.51
VI.	Total capital cost (IV + V)	53.52

- (vi). Return on capital employed is computed at 16% on the gross block of assets.

- (vii). Operating cost:

(a). Operating cost is estimated based on the guidelines prescribed by the Government as explained below:

- (i). Power cost is estimated for 5 hectares of land adopting the consumption norms of Rs.2.4 lakhs unit per annum per hectare prescribed in the guidelines. The unit rate of Rs.5.80 is adopted for estimating this cost.
- (ii). Repairs and Maintenance is estimated at 1% of civil cost and 2% of mechanical and electrical equipment cost. Insurance and other expenses are estimated at 1% each on the gross fixed assets value.
- (iii). Licence fee is estimated for back up area of 50,000 sq. mtrs. + 3,200 sq. mtrs. of land for laying pipeline. The rates as per the valuation given by the District Revenue Authority is considered for estimating the lease rentals.
- (iv). Depreciation is estimated based on Straight Line Method as per the Companies Act 1956 for triple shift working. The depreciation rate adopted for construction of berth, tankages, pipelines and

power and lighting is 13.91%, 10.34% for berth apron and approach, marine loading / unloading equipment and fire fighting equipment and 3.34% for building, water supply and sewage.

- (b). It has submitted that the capital cost of the berth is relevant for cargo handling activity also since infrastructure and plant for cargo handling are to be installed in the berth. Hence, it may not be appropriate to consider the depreciation, repairs and maintenance and insurance on the entire berth construction for fixation of berth hire. In view of that, it has estimated operating cost under two scenarios:

Scenario I:

Repairs and maintenance, Depreciation, and insurance relating to construction of berth are included in the upfront tariff calculation for cargo handling charge.

Scenario II:

Depreciation, repairs and maintenance and insurance on construction cost of berth are considered as part of upfront tariff calculation for berthing services.

- (viii). Total Revenue Requirement estimated by the VPT in the scenario I and II are:

Sl. No.	Revenue Requirement	(Rs. in crores)	
		Scenario I	Scenario II
(i).	Cargo handling service		
	(a). ROCE	2.90	2.90
	(b). Operating cost	7.41	3.78
	Total	10.31	6.68
(ii).	Berth hire service		
	(a). ROCE	5.67	5.67
	(b). Operating cost	0.35	3.97
	Total	6.02	9.64

- (ix). A summary of upfront tariff caps proposed by VPT based on the above revenue requirement is given hereunder:

Berth hire:

Sl. No.	Description	Scenario I		Scenario II	
		Rate per GRT per hour or part thereof		Foreign-going vessel (in US\$)	
		Foreign-going vessel (in US\$)	Foreign-going vessel (in US \$)	Foreign-going vessel (in US\$)	Foreign-going vessel (in US \$)
(i).	Vessel carrying caustic soda, chemicals, bio-diesel and edible oils.	0.023		0.037	

Liquid Bulk cargo handling charges:

It has proposed upfront tariff of Rs.64.04 per tonne for handling liquid cargo under Scenario I or Rs.41.49 per tonne under Scenario II.

3. In accordance with the consultation process prescribed, the proposal received from the VPT was circulated to the concerned users / user associations / qualified bidders provided by the VPT seeking their comments. The comments received from the users and qualified bidders were forwarded to the VPT as feedback information. The VPT has furnished its observations on the comments of the users / qualified bidders.

4.1. The proposal of the VPT to fix upfront tariff cap for liquid cargo terminal seemed to have been drawn based on the proposed liquid bulk terminal at Berth No.EQ-10. It was clarified to VPT that the tariff cap to be prescribed by this Authority would not only be applicable to the proposed project at Berth No.EQ-10 but would also be applicable to all the projects bid out subsequently for identical cargo at the Visakhapatnam Port during the next five years.

4.2. Based on a preliminary scrutiny of the proposal, the VPT was requested to furnish information / clarifications on various points. The VPT has responded to our queries. The details sought and the reply received from the VPT are tabulated below:

Sl. No.	Our queries	Response of VPT
(i).	Normative level of berth length and width for setting up liquid cargo berth terminal.	As per International Standard Code of practice for planning and design of ports and harbours, the dimension of tankers for 30,000 DWT ships are - Length 200 mtrs., Width 25.8 mtrs. and Fully laden draft 10.3 mtrs. The recommended length of the berth should not be less than the length of design of the ship plus 10% subject to a minimum of 15 mtrs. on each side for clearance between vessels and for effective handling of Bow and stern mooring lines. As such the normative berth length for the tankers of size 30,000 DWT would be 230 mtrs. length and 25.8 mtrs. width.
(ii).	Explain how the BT and OSBD for various cargo items are arrived at.	The Berthing Time (BT) is arrived at by computing the total time taken for vessels at working berth from the time of berthing till the time of unberthing after completion of cargo handling operations. The time spent by ships at non-working berth viz., roads etc., is excluded for considering berthing time. The Output Ship per Berth Day (OSBD) is computed as below: OSBD = Tonnage handled divided by time spent at working berth.
(iii).	Capacity:	
(a).	The ship day output of vessels considered for arriving at the optimal quay capacity do not comply with the norms prescribed in the guidelines. The reasons for deviating from the guidelines in this regard may be explained with necessary justification. Privatisation is expected to bring in better efficiency and hence it may not be always correct to benchmark the performance of a private terminal with reference to the results achieved by the port in the past. The discharge rate needs to be determined in the light of the best handling technology available.	The reason for deviating from the norms given for other liquid cargo is keeping in view the smaller parcel size of less than 10,000 tonnes for edible oils. However, we agree with the observation of TAMP that privatization is expected to bring in better efficiency. Accordingly, the norm of 300 tonnes/hour is considered for assessing the capacity of terminal. The revised optimal capacity works out to 1.84 Million Tonnes Per Annum (MTPA).
(b).	Explain the basis of considering the share of different cargo items at 27% / 19% for computation of optimal capacity.	The percentages have been worked out based on the estimated traffic throughputs.
(iv).	Capital Cost Estimation:	
(a).	Confirm that the estimates of capital cost are based on the prevailing market rate and the project report has been either updated or budgetary quotations are obtained, wherever required.	It is to inform that the project report has been updated and the details of amounts of estimated cost are available in the project report. The estimates are updated based on the Schedule of Rates (SR) of the Engineering Department of the VPT applicable from 1.6.2008 and as per Rate Analysis prepared based on VPT SR and prevailing market rates for the items not available in VPT SR. A copy of the Schedule

		of Rates 2008 (Engineering Department) of the VPT is attached.																				
(b).	Furnish details of numbers of marine loading / unloading equipment envisaged for the proposed liquid cargo terminal alongwith per unit cost of equipment to justify the estimates.	Three manifolds are proposed on the shore (at the berth) from where the hoses are connected to the ships manifold for unloading purposes. The details of liquid transfer operations are given in the project report. The unit cost of each manifold on the shore is taken as Rs.25,00,000/- (compressors Rs.5.00 lakhs each) including cost of fixing and other miscellaneous works such as trench for underground pipe lines, man holes etc.																				
(c).	Furnish details of the quantum of dredging and the unit rate of dredging adopted for estimating the dredging cost.	No reply furnished by the port.																				
(v).	Operating Cost:																					
(a).	Repairs and maintenance, Insurance cost.	For estimation of revenue requirement from berth hire services, 1% of the civil cost for construction of berth and cost of dredging, if any, carried out alongside the berth should be considered towards maintenance charge as per the norms prescribed in the guidelines.																				
		As per the norms prescribed in the guidelines, 1% of civil cost for construction of berth and cost of dredging along side the berth shall only be considered as Operation and Maintenance cost. However, the cost towards insurance and depreciation on the berth, which are substantial costs are not prescribed in the norms. It is felt that these costs also should be reckoned for calculating the operation and maintenance cost invariably. Accordingly, estimation of revenue requirement for berth hire services has been modified. Details are given below:																				
		Revenue requirement: (Rs. in crores)																				
		<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">OPERATING COST</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Repairs and maintenance ($31.54 \times 1\%$)</td> <td>0.32</td> </tr> <tr> <td>Insurance ($31.54 \times 1\%$ on cost of construction of berth)</td> <td>0.31</td> </tr> <tr> <td>Depreciation (as per Appendix-II)</td> <td>3.47</td> </tr> <tr> <td>Total operating cost</td> <td>4.10</td> </tr> <tr> <td>ROCE @ $16\% \times 31.54$ i.e. cost of construction of berth and dredging</td> <td>5.72</td> </tr> <tr> <td>Revenue requirement</td> <td>9.82</td> </tr> <tr> <td>Per GRT berth hire per annum (in Rs.)</td> <td>9815.7</td> </tr> <tr> <td></td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>Per hour per GRT berth hire (in Rs.)</td> <td>1.60</td> </tr> </tbody> </table>	OPERATING COST		Repairs and maintenance ($31.54 \times 1\%$)	0.32	Insurance ($31.54 \times 1\%$ on cost of construction of berth)	0.31	Depreciation (as per Appendix-II)	3.47	Total operating cost	4.10	ROCE @ $16\% \times 31.54$ i.e. cost of construction of berth and dredging	5.72	Revenue requirement	9.82	Per GRT berth hire per annum (in Rs.)	9815.7		0	Per hour per GRT berth hire (in Rs.)	1.60
OPERATING COST																						
Repairs and maintenance ($31.54 \times 1\%$)	0.32																					
Insurance ($31.54 \times 1\%$ on cost of construction of berth)	0.31																					
Depreciation (as per Appendix-II)	3.47																					
Total operating cost	4.10																					
ROCE @ $16\% \times 31.54$ i.e. cost of construction of berth and dredging	5.72																					
Revenue requirement	9.82																					
Per GRT berth hire per annum (in Rs.)	9815.7																					
	0																					
Per hour per GRT berth hire (in Rs.)	1.60																					
(b).	Depreciation:	Depreciation has been calculated on Straight line Method as per the norms prescribed in the Companies Act and is given hereunder:																				
(i).	Depreciation has been computed based on the rate prescribed for Written Down Value of the assets in the Companies Act on tankage, pipelines, etc., which are not found to be in accordance with the guidelines prescribed for upfront tariff setting. The depreciation may be calculated following the Straight Line Method as per the life norms prescribed in the Companies Act in line with the clause 3.5.3. of the relevant guidelines.	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Item No.</th> <th>Details</th> <th>Norms of depreciation</th> <th>Reference of Companies Act</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2.1.1</td> <td>Berth apron & approach</td> <td>10.34%</td> <td>Sub-item (i) (a) of item-II of Schedule XIV Triple shift under SLB – 10.34%</td> </tr> <tr> <td>2.1.3</td> <td>Tankages</td> <td>13.91%</td> <td>Para 2 of note 6 to schedule XIV of Companies Act 1956 which states that the extra shift depreciation shall not be charged in respect of any item which has been specifically excepted by inscription of letters</td> </tr> </tbody> </table>	Item No.	Details	Norms of depreciation	Reference of Companies Act	2.1.1	Berth apron & approach	10.34%	Sub-item (i) (a) of item-II of Schedule XIV Triple shift under SLB – 10.34%	2.1.3	Tankages	13.91%	Para 2 of note 6 to schedule XIV of Companies Act 1956 which states that the extra shift depreciation shall not be charged in respect of any item which has been specifically excepted by inscription of letters								
Item No.	Details	Norms of depreciation	Reference of Companies Act																			
2.1.1	Berth apron & approach	10.34%	Sub-item (i) (a) of item-II of Schedule XIV Triple shift under SLB – 10.34%																			
2.1.3	Tankages	13.91%	Para 2 of note 6 to schedule XIV of Companies Act 1956 which states that the extra shift depreciation shall not be charged in respect of any item which has been specifically excepted by inscription of letters																			
(ii).	Explain the basis for categorizing berth apron, tankage and pipelines under plant and machinery for																					

	computation of depreciation (i.e. @ 13.91% / 10.34%) when these assets are civil infrastructure which is also acknowledged by the VPT in its proposal. Depreciation on these assets may be modified suitably.				NESD in schedule XIV and in respect of the following items of Machinery & Plant to which the general rate of depreciation of 13.91% shall apply. Item 8(d) – Storage tanks (above ground)
2.1.5	Buildings, water supply and sewage	3.34%	Sub item (b) of item 1 – 3.34% Single shift under SLM		
2.2.1	Marine loading / Unloading equipment	10.34%	Same as for 2.1.1 above		
2.2.2	Pipe lines	13.91%	Same as for 2.1.3 above.		
2.2.3	Fire fighting equipment	10.34%	Same as for 2.1.1 above		
2.2.4	Power & lighting and communication	13.91%	Same as for 2.1.3 above Item 5 – Electrical Machinery		
4.1.1	Construction of berth	13.91%	Same as for 2.1.3 above Item (18) – Salt works which includes Piers, Quays and Jetties.		
(d).	License fee:				
	In the revised proposal filed by the VPT relating to revision of lease rental, valuation of land for zone VIII was modified at Rs.1270 per sq. yard per annum based on the review undertaken by the Rate Fixation Committee appointed by the VPT instead of Rs.2400 per sq. yard per annum considered by the VPT in the upfront tariff proposal.				A proposal suggesting fixation of Rs.2,400 per sq.yard for the land close to the Dock area in zone VIII is submitted. The land is categorised as zone VIIIA in the proposal. For the land in zone VIII, far off to the Dock area and near to the zone IV, the rate is fixed at Rs.1270/- Hence, lease rent computed on the basis of land valuation of Rs.2,400/- per sq.yard is in order.
(vi).	Scale of Rates:				
(a).	Note 6- General Terms and conditions:				
	Since the proposal is for upfront tariff fixation, the provision relating to interest on delayed payment by the user and delayed refund by the operator may be modified to state that the penal interest rate will be as 2% above the Prime Lending Rate declared by the State Bank of India from time to time.				As suggested, the proposed provision is modified in SOR.
(b).	Schedule 3.1. Liquid Bulk Cargo Handling Charge:				
(i).	The services proposed to be offered in consideration of the handling charges to be recovered by the operator may be listed and prescribed as a condition for the tariff cap to be determined.				A suitable provision is incorporated in the modified Scale of Rates to state that the cargo handling charges include the charges for cargo loading / unloading as the case may be, transportation through pipeline, storage charges for storing in tanks and wharfage.
(ii).	Explain the reasons for proposing uniform handling rate for the various cargo items when the handling rate for these cargo items are presumed to be different in the calculation of capacity, etc.,				This issue has been addressed by adopting uniform handling rate for assessing capacity.

(c).	The guidelines stipulate the 95% of revenue requirement to be met from handling charge and balance 5% from miscellaneous charge. The VPT has not proposed any separate tariff for miscellaneous service.	Since the liquid cargo handling activity normally do not contain any miscellaneous services other than the services mentioned at 3.6 (c) (i), miscellaneous are not considered.
(vii).	A copy of the Feasibility Report prepared by the Consultant appointed by the VPT with reference to this project may be forwarded.	Copy of the Feasibility report proposed by the VPT is enclosed.

4.3. Apart from modifications in the computation of capacity calculation and estimation of capital / operating cost as explained above, the VPT has subsequently vide letter dated 10 July 2008 further modified the calculation of upfront tariff. To summarise the main modifications done by the VPT with reference to its initial proposal are as follows:

- (i). Optimal Capacity of the liquid bulk terminal is assessed at 1.84 million tonnes per annum as against 1.61 million tonnes assessed in its initial proposal. The modification in capacity calculation is on account of revision of the handling rate of various liquid cargo at 300 tones per hour as per the norms prescribed in the guidelines.
- (ii). The capital cost of the project is revised to Rs.54.45 crores as against Rs.53.52 crores estimated in the initial proposal.
- (iii). In the initial proposal, the VPT had furnished computation of upfront tariff under two scenario. The VPT has submitted that cost towards insurance and depreciation on berth and dredging cost also form a substantial cost. Hence, these cost items are included in the estimation of operating cost for berth hire services in the revised calculation.
- (iv). The depreciation rate for the construction cost of the berth is considered at 10.34% as prescribed for Plant and Machinery under Straight Line Method for triple shift in the Companies Act 1956 as against 13.91% considered in the initial proposal.
- (v). In light of the above modifications, the revised revenue requirement estimated by the VPT is as follows:

Sl. No.	Revenue Requirement	Rs. in crores
(i).	Cargo Handling service	
	(a). ROCE	3.14
	(b). Operating cost	3.94
	Total (a + b)	7.08
(ii).	Berth hire service	
	(a). ROCE	5.72
	(b). Operating cost	3.21
	Total (a + b)	8.93

- (vi). The upfront tariff proposed in the revised proposal vis-à-vis initial proposal is tabulated below:

Particulars	Unit	Rates proposed in initial proposal		Revised Rates proposed
		Scenario I *	Scenario II **	
Liquid bulk Cargo handling charges	Per tonne	Rs.64.04	Rs.41.49	Rs.41.15

Berth hire – foreign – going vessel	Per GRT per hour or part thereof	US\$0.023	US\$0.037	US \$ 0.033
-------------------------------------	----------------------------------	-----------	-----------	-------------

* Berth related cost included as part of cargo handling charge

** Berth related cost considered as part of berth hire tariff

4.4. In view of modification proposed in the initial proposal, the revised upfront tariff calculation filed by the VPT dated 10 July 2008 was forwarded to the users / user associations and potential bidders. No specific comments are received from them on the revised proposal.

5.1. A joint hearing in this case was held on 19 December 2008 at the VPT premises. The VPT made a power point presentation of its proposal bringing out the salient points with reference to the tariff guidelines. The port has updated the unit cost of power to Rs.6.20 in its revised proposal with reference to the prevailing rate and subsequently substantiated it with a copy of the Electricity bill. The port has also revised the lease rental and the depreciation cost. The revenue requirement and upfront tariff based on the revised calculation is tabulated below:

(i). Estimated Revenue Requirement:

Sl. No.	Revenue Requirement	Rs. In crores
(i).	Cargo Handling service	
	(a). ROCE	3.14
	(b). Operating cost	4.71
	Total (a + b)	7.85
(ii).	Berth hire service	
	(a). ROCE	5.72
	(b). Operating cost	1.83
	Total (a + b)	7.55

(ii). Proposed Upfront tariff:

Particulars	Unit	Revised Rates proposed
Liquid bulk Cargo handling charges	Per tonne	Rs.45.61 – Foreign Rs.27.37 - Coastal
Berth hire – foreign –going vessel	Per GRT per hour or part thereof	Rs.1.19

5.2. The users present at the joint hearing generally do not express any objections to the proposal of the port. M/s. IMC Limited, however, pointed out that the tankage capacity considered in the proposal will be inadequate to handle the optimal capacity of cargo. The VPT agrees to examine the issue raised by M/s. IMC Limited and furnish its comments within three days.

6. Subsequent to the joint hearing, M/s. IMC Limited has made further written submissions mostly reiterating its earlier points. This communication received from M/s. IMC Limited was forwarded to the VPT. M/s. IMC Limited has pointed out that the storage tankfarm capacity considered at 18,000 KL, comprising 6 tanks of 3000 KL is very sub-optimal as with this capacity, the optimum throughput of 1.8 million tonnes per annum cannot be handled. It has suggested that capital cost of the project should be reviewed taking into consideration provision of adequate tankage capacity. Further, they have also requested that the tariff for storage may be taken out of the tariff structure at present and fixed at a later stage once the capacity, number of storage tanks and the capital costs are finalised on actual user requirements.

7. The VPT in response to the decision taken at the joint hearing has revisited its proposal with reference to point made by the user about storage capacity and has furnished its reply along with modified proposal vide letter dated 1 January 2009. The VPT has also modified the estimation of lease rental. The main submissions/ modification made by the VPT are highlighted below:

- (i). Area of 924 sq. mtr. with a storage capacity of 20,300 tonnes was envisaged by the port keeping in view the fact that some of the liquid cargoes like edible oil, caustic soda and chemicals are directly pumped into the storage tanks of the refinery and only for those cargoes where the importers / exporters are located at a considerable distance, the tanks have been planned for storage. In case it is realised that these tanks are inadequate, there is a possibility to construct additional tanks in the area located which calls for additional investment by the operator. The storage tanks planned can cater to a projected throughput of about 4 lakh tonnes in case the dwell time is considered as 15 days and if the dwell time is considered as one week, the capacity that would be available is 9,00,000 tonnes.
- (ii). Recognising the need to construct storage tanks, the port has considered is appropriate to apportion 90% of total revenue from cargo handling service towards handling charges which includes free storage of 7 days and 10% towards storage charges. Since biodiesel is an export cargo destined to European Countries, it is not likely that the cargo can be evacuated during free period. As such, entire quantity of biodiesel is expected to attract the storage charges. As part of the caustic soda is to be transported to plants located at considerable distance, 50% of the quantity is likely to attract storage charge. In case of chemicals 50% of quantities is reckoned for storage. As such the total cargo expected to contribute towards storage revenue is 9.5 lakh tones i.e. 5 lakh tonnes of Biodiesel + 2.5 lakh tonnes for Caustic Soda and 2 lakh tonnes for other chemicals.
- (iii). The original proposal of allotting 50,000 sq. mtr. towards back up area for construction of storage tanks by the BOT operator has been also revisited and it has been now assessed that 30000 sq. mtr. back up area is sufficient for the aforesaid purpose. Accordingly, the operating cost and corresponding revenue requirement has been modified in the revised proposal.
- (iv). The VPT has submitted that the existing lease rentals for VPT lands approved by TAMP is valid for quinquennium 2003-08. The valuation of land by the District Revenue Authorities (DRA) for quinquennium 2008-13 in respect of VPT lands is yet to be received from the DRA which is expected to take considerable time. The provisional lease rentals for Zone VIII-A has been arrived at Rs.172.80 for the quinquennium 2008-09 after factoring 20% increase over the lease rental arrived based on the valuation of land given by the DRA for the previous quinquennium i.e. 2003-08. The VPT has in this regard referred to the proposal submitted by it in July 2008 wherein it has proposed to demarcate the land categorised under Zone VIII into two i.e. Zone VIII and Zone VIII A. The percentage increase is stated to be based on the increase in the value of land for the quinquennium 2003-08 over the previous quinquennium and is based on approval obtained from the VPT Board.
- (v). The revised revenue requirement from cargo handling services estimated by the VPT in view of above modifications is tabulated below:

Sl. No.	Particulars	Rs. in crores
(i).	Return on Capital Employed @ 16% on Rs.19.64 crores	3.14
(ii).	Operating Cost	4.01
(iii).	Total revised revenue requirement from cargo handling services	7.15

There is no change in the revenue requirement estimated by it earlier from the berthing service.

- (vi). For reasons stated earlier, 10% of the total revenue requirement is apportioned to the storage charges and 90% is apportioned to handling charge. Accordingly, the revised apportionment of total revenue requirement of Rs.7.15 crores is tabulated below:

Particulars	Rs. in lakhs
Revenue requirement apportioned to cargo handling (Rs.715 lakhs x 90%)	644.00
Revenue requirement apportioned to storage charge (Rs.715 lakhs x 10%)	71.5
Total Revenue Requirement estimated from cargo handling service	715.50

- (vii). The revised upfront tariff proposed by the VPT with reference to cargo handling services are as follows:

- (a). The composite handling charge for liquid cargo is proposed at Rs.37.42 per tonne for foreign cargo and Rs.22.45 for coastal cargo.
- (b). Recognising the annual revenue requirement from storage charge estimated at Rs.71.5 lakhs and Rs.9.5 lakh tonnes of liquid cargo estimated to attract storage charge, the rate per tonne per day is arrived at Rs.8 for first week after expiry of free period. For the period after first week, the VPT has proposed storage charge at Rs.10 per tonne per day.

The VPT has opined that tariff for storage tanks may be made flexible and finalised after the requirement of user are firmed up as suggested by M/s. IMC Limited. It has requested TAMP to take a view on this issue.

8. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received from the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>

9. With reference to the totality of the information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i). The proposal is to fix an upfront tariff cap for liquid cargo and chemicals handling berth to be developed at the Visakhapatnam Port Trust (VPT) under Public Private Participation (PPP) on Built Operate and Transfer (BOT). The proposal is based on the guidelines for upfront tariff fixation issued by the Ministry of Shipping, Road Transport and Highways (MSRTH) in February 2008.

It has already been clarified to the port that as per clause 2.2. of the guidelines for upfront tariff setting for PPP projects at Major Port Trusts of February 2008, the tariff caps to be prescribed now would not only be applicable to the proposed project at berth no.EQ-10 but would also be applicable to all projects to be bid out subsequently for identical Liquid Cargo Handling berth at Visakhapatnam Port during the next five years.

- (ii). The proposed facility envisages handling of liquid cargo items such as caustic soda, bio-diesel, edible oils and chemicals. The guidelines for upfront tariff fixation stipulate handling norms for liquid bulk cargo in respect of crude, POL products, LPG/LNG and other liquids. The liquid bulk cargo envisaged to be handled at the proposed facility will come under the category of 'other liquid' for which handling norm prescribed is 300 tonnes per hour in the guidelines. Since the handling rate adopted by the VPT in the initial proposal was not in line with the norms prescribed in the guidelines, the VPT has revised the calculation of optimal capacity of the liquid berth terminal to 1.84 million tones per annum by adopting the handling norms prescribed in the guidelines. In the subsequent revised calculation, the VPT has revised the estimates of capital cost, modified the rate of depreciation and has also modified the apportionment of total revenue requirement between different tariff items. The revised calculation dated

1 January 2009 furnished by the port along additional information / clarifications furnished during the processing of the case are considered in this analysis.

(iii). The VPT has in general complied with the guidelines issued for upfront tariff setting vide Notification No.TAMP/52/2007-Misc. dated 26 February 2008 issued by this Authority. Deviations from the guidelines proposed by the VPT in some of the parameters are, inter alia, discussed in the subsequent paragraphs.

(iv). Optimal Terminal Capacity:

(a). The share of cargo viz. caustic soda, bio diesel , edible oils and chemicals is presumed to be 27%, 27%, 27% and 19% reportedly based on the cargo mix likely to be handled at the liquid cargo terminal. The share of cargo estimated by the VPT is relied upon.

(b). The handling rate for each of the liquid cargo items is considered at 300 tonnes per hour i.e. 7200 tonnes per day in line with handling norms prescribed in the guidelines.

(c). The optimal quay capacity of the liquid bulk terminal following the formula prescribed in the guidelines works out to 18396000 tonnes per annum. The VPT has rounded off to 1.84 Million Tonnes Per Annum (MTPA). The optimal capacity of terminal is considered at 18396000 tonnes per annum in our calculation.

(v). Capital Cost:

(a). The total capital cost of the liquid bulk terminal is estimated at Rs.55.38 crores of which Rs.35.74 crores is attributed to berthing services and Rs.19.64 crores is estimated for cargo handling services.

(b). The berth length of proposed liquid bulk terminal is envisaged to be 160 metres of which 60 metres of the constructed berth will be available to the operator. The estimated capital cost of berth includes cost of constructing 100 metres of berth length by the operator and Rs.5.85 crores payable to the VPT towards constructed berth length.

Though the port has referred this payment as upfront fee, it has to be recognized that it is the cost of the part of the constructed berth made available to the operator which otherwise the operator would have incurred for construction. In the instant case since the berth hire would be collected by the operator, it is logical to consider the total cost of the berth which include the capital cost of Rs.5.85 crores incurred by the VPT toward construction of part of the berth.

(c). While estimating the capital cost with respect to the civil works and electrical / mechanical equipment, the VPT has adhered to the norms stipulated in the guidelines except for one item i.e road. The VPT has clarified that since adequate road facilities are reportedly available for movement of cargo at the proposed area, the port does not envisage construction of roads by the operator and hence the capital cost does not include estimate for this item.

(d). M/s IMC Limited has pointed out that the capital cost estimated by the VPT for creating tankage facility is inadequate to achieve the optimal terminal capacity of 1.84 MTPA. The VPT has revisited its proposal and clarified that the area of 924 sq. mtr. with a storage capacity of 20,300 tonnes is envisaged by the port keeping in view the fact that some of the liquid cargoes will be directly pumped into the storage tanks of the refinery and only for those cargoes where the importers / exporters are located at a considerable distance, the storage tanks have been planned in the capital cost.

It has to be recognised that the norm prescribed for arriving at the optimal terminal for liquid cargo berth is with reference to the quay side. Since the port expects most of liquid cargo to be directly pumped into the storage tanks of the users, it may not act as a constraint in achieving the optimal terminal capacity as apprehended by M/s. IMC Limited. The VPT has, however, stated that in case it is felt that the tanks considered in the proposal for storage are inadequate, operator can construct additional tanks in the area located which may involve for additional investment by the operator. Since separate storage charge for liquid cargo is considered, additional facilities, if any, created for storage of cargo will also earn revenue over and above the Annual Revenue Requirement considered in this analysis.

Insofar as the capital cost of civil works is concerned, the guidelines require to rely upon the estimate to be furnished by the port for achieving the optimal terminal capacity. The VPT has confirmed that the estimates of all civil works and electrical equipment are based on the Schedule of Rates (SR) of the Engineering Department of the VPT applicable from June 2008 and as per Rate Analysis and prevailing market rates for the items not available in VPT SR. Based on the clarification furnished by the VPT and relying on the judgment of the port with regard to the storage requirement, the cost estimate furnished by the VPT is accepted.

- (e). The cost towards miscellaneous items is considered by the VPT at 5% of the civil and equipment cost in line with the norms prescribed in upfront tariff guidelines. The port has includes the estimation of miscellaneous items in the capital cost and also for the estimation of Return on capital employed. The port has, however, not recognised this cost for estimating few expenses like insurance, other expenses which has been corrected in our calculation.
- (f). The return on capital employed is estimated at 16% of the estimated capital cost. This works out to Rs.5.72 crores for berth hire service and Rs.3.14 crores for cargo handling services.

(vi). Operating Cost:

- (a). The power cost is estimated for the consumption norm of 2.4 lakh units per hectare per annum as prescribed in the upfront tariff guidelines. The port had earlier estimated back up area for storage at 5 hectares. It has subsequently while revisiting the proposal scaled down the back up area to 3 hectares which is reportedly stated to be adequate for the liquid cargo terminal. The unit rate of power considered earlier at Rs.5.80 is updated to Rs.6.20 per unit in the revised calculation based on the prevailing unit rate and substantiated with documentary support. The revised estimation of power cost is considered in the upfront tariff calculation.
- (b). The estimation of repairs and maintenance cost at 1% on the civil assets and 2% on the mechanical and electrical equipment, estimation of insurance cost at 1% of the gross fixed assets and other expenses estimated at 1% of the gross value of fixed assets are found to be as per the norms prescribed in the guidelines.
- (c). Depreciation is reportedly estimated based on Straight Line Method as per the Companies Act 1956 for triple shift working. In the initial proposal, the depreciation construction of berth was computed at 13.91%. In the revised calculation, the VPT has considered depreciation @ 10.34% for construction of berth, berth apron and approach. The VPT has argued that wharves and jetties are treated as plant and machinery instead of factory building under schedule XIV of the Companies Act, for which the applicable rate of depreciation is 10.34% under Straight Line Method (SLM) for three shifts and the same is adopted.

As rightly stated by M/s.Biomax Fuels Limited, the berth is a civil construction and will undoubtedly have a longer life than around 10 years based on the depreciation rate of 10.34% adopted by the VPT.

Examination of this position with reference to other existing private terminals shows that the depreciation rate on berth cost adopted at such companies varies in the range of 3.6% to 4.17% as against 3.34% prescribed in the Companies Act. The marginal variation in the rate is due to spreading over of the cost of berth on the remaining concession period after capitalisation of the asset. The depreciation rate adopted for fixation of upfront tariff at other major ports like the Paradip Port Trust, Mormugao Port Trust, Kandla Port Trust is 3.34% for all kinds of civil works including construction of berth, berth apron, approach, etc

The VPT has subsequently, in the revised proposal computed depreciation on berth cost and berth apron and approach @ 3.34% at par with other civil works in line with our suggestion.

Depreciation on tankages, pipelines and power and lighting is computed @ 13.91%, 10.34% for marine loading / unloading equipment and fire fighting equipment and 3.34% for building, water supply and sewage which is found to be as per the rates prescribed in the Companies Act for the relevant group of assets and hence accepted.

In the initial proposal, VPT has taken prorata depreciation for 255 days. It has subsequently corrected and computed the depreciation for the full year only in respect of civil works. In our calculation, the depreciation is considered for full year for all assets in line with the provisions of the Companies Act.

- (d). The VPT had initially estimated lease rental based on a separate proposal filed by it in July 2008 for fixation of lease rental for Zone VIII-A i.e. applying 6% on the basic valuation of land recommended earlier by the District Revenue Authority for Zone VIII at Rs.2,400/- per sq. yard for the quinquennium 2003-08.

Subsequently, on the grounds that the lease rentals for VPT lands approved by this Authority is valid for quinquennium 2003-08 and is already due for revision it has revised the estimate. The VPT has submitted that since the valuation of the land for the quinquennium 2008-13 is yet to be received from the District Revenue Authorities (DRA) which is expected to take considerable time, the valuation of land for quinquennium 2008-13 for Zone VIII A has been provisionally recalculated at Rs.172.80 per square yard per annum giving proportionate increase of 20% over the valuation of land reported by the DRA earlier for the quinquennium 2003-08 over the previous quinquennium. The adhoc increase in lease rental is reportedly based on approval of the Board of the VPT.

The guidelines for upfront tariff guidelines stipulate that the lease rent for the port land is to be estimated based on the rate prescribed in Scale of Rates of the respective Major Port Trusts. The lease rent of the land belonging to the VPT was last approved by this Authority vide Order No.TAMP/41/2005- VPT on 22 April 2008 for the quinquennium 1998-2003 and 2003-2008 following the Government guidelines on land policy issued in March 2004. The lease rent approved by this Authority is due for revision but the port has not yet filed any proposal for revision of lease rental in line with the guidelines of the Government on land policy of major ports. Till such time any revision takes place, the existing Scale of Rates continues.

It has to be recognised that the guidelines on land management of Major Port Trust issued by the Government in February / March 2004 prescribe

various options for determining the market valuation of land for fixation of lease rental. During the last revision of lease rental, this Authority has already held that market value of land may be assessed by the port under all the options given in the Government guidelines on land policy of Major ports and recommend the lease rentals based on the best value of land so obtained.

The method adopted by the VPT considering adhoc increase in the market value of land based on the proportionate increase in the land valuation obtained during the past quinquennium is not found to be in accordance with the methodology prescribed by the Government for valuation of land for fixation of lease rental. Further, the port has proposed different lease rent for zone VIII and Zone VIII A whereas the lease rent approved by this Authority does not consider such segregation of land.

In the light of the above position and also recognising the specific provision in the guidelines require estimation of this item based on the existing lease rental prescribed in the Scale of Rates of the Major Port Trusts, the estimate of lease rent is taken at the base lease rent of Rs.76.20 per sq. metre per annum prescribed for Zone VIII in the existing Scale of Rates with the approved annual escalation of 2%.

In case the revised lease rental for the quinquennium 2008-13 comes into force before issue of the RFP for the proposed multipurpose cargo terminal, then the port may approach this Authority to review the upfront tariff with reference to this item.

- (e). The guidelines requires the operating cost for berth hire service to be estimated at 1% of the berth cost.

In its revised proposal, the VPT has considered insurance @ 1% and depreciation @ 3.34% on the aggregate capital cost relating to construction of berth and dredging in the annual revenue requirement of berthing service apart from the prescribed norm of 1% of the relevant capital cost towards maintenance.

Although the guidelines restrict the operating cost at 1% of the berth cost, the asset requires adequate insurance coverage and the fact that the value of the asset will depreciate due to wear and tear can also not be denied. While fixing upfront berth hire for the coal and iron ore terminals at Paradip Port Trust, coal terminal at Mormugao port Trust and multipurpose cargo terminal at Kandla Port Trust this position was recognised and the cost of insurance and depreciation were considered to assess the annual revenue requirement from berthing service.

In view of the position explained above, the element of insurance cost at 1% and depreciation @ 3.34% of the capital cost are considered in this case also while estimating the operating cost for assessment of the revenue requirement from berth hire service. In this context, it is noteworthy that clause 3.6. of the guidelines for upfront tariff setting gives flexibility to this Authority to decide on a particular item of expenditure, which it considers for incorporation while computing the upfront tariff cap for which norms are not explicit in the guidelines.

- (vii). The statement for fixing upfront tariff submitted by the VPT has been modified in line with the above analysis. A copy of the statement is attached as Annex-I.
 - (a). As per the statement, the total revenue requirement from cargo handling service works out to Rs.6.87crores which is an aggregate of 16% Return on a capital cost of Rs.3.14 crores and modified operating cost of Rs.3.73 crores.

- (b). The guidelines require 95% of the total revenue requirement to be apportioned to handling charge and 5% each towards miscellaneous charge.

The VPT has, however, proposed to apportion 90% of the total handling revenue towards composite liquid handling rate and 10% towards storage charge. It has not proposed any tariff for miscellaneous service on the grounds that liquid cargo handling activity normally do not contain any miscellaneous services other than the handling services.

Though no separate storage charge is envisaged by the guidelines, the port's proposal to prescribe separate storage charge within the over all estimated revenue requirement merits consideration on more than one account. Firstly, as pointed out by M/s.Biomax Fuels Limited the user responsible for discharge / shipment of cargo and the person responsible for storage of cargo are different. Secondly, not the entire volume is expected to be stored. Prescribing consolidated rate will unnecessarily require those commodities which may not use tankage to bear the burden of storage component. Most importantly, as pointed out by VPT, prescription of separate storage charge may encourage the operator to develop more tank farms if demand increases.

The basis of apportioning revenue to storage charge is, however, not explained by the VPT. Assuming that the proposal is based on the operational and technical judgment of the port, the ratio of apportionment of total revenue requirement into handling charge and storage charge is relied upon and adopted in our calculation.

Since separate tariff for miscellaneous service is not proposed, the tariff cap set for handling will also include any miscellaneous services that may be provided by the operator.

- (c). As per clauses 4.3 and 6.1.2 of the tariff guidelines notified in the Gazette of India on 31 March 2005, concessional tariff are to be prescribed for coastal cargo (other than thermal coal and POL including crude oil, iron ore and iron ore pellets) and coastal vessels which should not exceed 60% of the normal cargo / vessel related charges

Out of the optimal capacity of 1839600 tonnes per annum assessed, the VPT has envisages coastal movement in respect of caustic soda to the tune of 2.97 lakh tonnes per annum. Taking into consideration the impact of concessional tariff applicable for this cargo, the composite handling rate works out to Rs.35.95 per tonne for foreign cargo as against Rs.37.42 per tones proposed by the VPT. The tariff for coastal cargo after applying the eligible concession works out to Rs.21.60 per tonne as against Rs.22.45 per tonne proposed by the VPT.

- (d). Endorsing a suggestion made by M/s. IMC Limited, the port has held a view that tariff for storage tanks might be finalised after user requirements are firmed up. This suggestion cannot be accepted as the scheme of things envisaged by the guidelines of 2008 requires a definite tariff to precede bidding for the facility. It may not be possible for the port to offer an additional tariff to the successful bidder alone which was not the basis of bidding. In order to provide for unforeseen contingencies which may arise in exceptional cases, Clause 2.7.1. of the guidelines provides for periodic revision of upfront tariff caps, which will, of course, apply to subsequent projects only.

The port has proposed seven days free period for storage of liquid cargo in the storage tanks. The tariff guidelines of 2005 give the flexibility to individual major ports to propose the number of free storage period for their respective ports. The free period of seven days proposed by the

VPT is considered while prescribing the upfront tariff schedule of the liquid cargo facility.

Though the port has furnished cargo items expected to avail storage facility beyond the proposed free period of seven days, for arriving at the storage rate it has assumed adhoc 50% of 1.85 million tonnes i.e. of cargo i.e. 9.5 lakh tonnes will attract storage charge. The port has accordingly proposed the storage charge at Rs.8 per tonne per day or part thereof for the first week, Rs.10 per tonne per day of part thereof for the second week to meet the revenue requirement.

Based on the revised revenue requirement, the storage charge estimated by the VPT is modified following the approach adopted by the VPT. While doing so, cargo likely to attract storage charge is considered at 919800 tonnes based on the cargo-wise analysis furnished by the VPT i.e. entire quantity of bio diesel, 50% of caustic soda and 50% of chemicals expected to contribute towards the storage revenue. Accordingly, the storage charge is prescribed at Rs.7.50 per tonne per day or part thereof for the first week, Rs.9.50 per tonne per day or part thereof from second weeks onwards maintaining the differential rate for the slabs adopting the approach followed by the VPT.

- (e). The revenue requirement from berthing service is estimated at Rs.7.55crores (i.e. Rs.5.72 crores being 16% return on a capital cost of Rs.35.74 crores lakhs and operating cost of Rs.1.83 crores lakhs) at the level estimated by the port.

Normally vessel related charges for foreign going vessels are denominated in US dollar terms by converting the rupee value to dollar terms by applying the exchange rate prevailing at the time of notification of the relevant tariff order. This Authority while finalising the upfront berth hire for the iron ore and coal berths of the Paradip Port Trust, coal terminal in Mormugao Port Trust has held that prescribing dollar denominated berth hire is not appropriate in the upfront tariff cases which will have a validity of 30 years. It was then decided that applying a WPI based escalation on a foreign currency is not correct as the foreign exchange variation over the next 30 years cannot be predicted and in case of any abnormal variations, either the users or the operator will have to bear the incidence, depending on which side the appreciation takes place. Therefore, it has been decided by this Authority to approve the upfront berth hire charge in Rupee term only.

The VPT in the revised proposal has proposed berth hire in rupee terms for foreign going vessel at Rs.1.19 per GRT per hour or part thereof. The methodology followed by the VPT for arriving at the berth hire is in general found to be in line with the approach followed by this Authority in other upfront tariff cases. The VPT has, however, not considered the impact of concession applicable to the coastal vessels as per the 2005 tariff guidelines while arriving at the pre-determined berth hire.

Based on the coastal cargo volume of 2.97 lakh tonnes per annum assessed by the VPT for the said liquid handling terminal, the percentage of coastal vessel works out at 15% and foreign vessel at 85%. Taking into consideration the ratio of foreign / coastal vessel and concessional tariff applicable for coastal vessel, the pre-determined upfront berth hire for foreign vessel works out to Rs.1.27 per GRT per hour and Re.0.76 per GRT per hour for coastal vessel. The detailed computation of berth hire of coal terminal is furnished in the Annex-II attached.

- (viii). Definitions of some of the common terms like foreign going vessel, coastal vessel, day, week are included in upfront schedule in line with the definitions prescribed in the Scale of Rates of other major ports/ private terminals. The definitions of the term "month" proposed by the VPT is not found to be relevant and hence deleted.

Some of the conditions which are not in line with the general prescription in other Major Ports / Terminals have been modified.

- (ix). The VPT has proposed to include the provisions prescribed in its Scale of Rates for levy of penal berth hire equivalent to normal berth hire for the period of overstayal of vessel beyond the stipulated period provided there is a demand for the berth and notice is served in 10 hours advance by the terminal operator to vacate the berth after completion of discharge / shipment operations. This is an existing provision in the Scale of Rates of VPT. Similar provision for levy of penal berth hire are also prescribed in the Scale of Rates of the another BOT operator Vizag Seaport Limited operating in the VPT. Recognising that berth is a scarce resource of the port / operator and need to be utilised optimally, the proposed provision for levy of penal berth is included in the upfront tariff schedule.

The rate and conditions for granting ousting priority berthing / priority berthing will be governed by extant Government guidelines in this regard and provisions approved in the Scale of Rates of VPT.

- (x). The VPT in the another upfront tariff proposal relating to multipurpose cargo berth which is being dealt with this case simultaneously has proposed a few conditions regarding the commencement of free period for import and export cargo. Free period for export cargo is proposed to commence from the actual date of the receipt of goods in the operator's premises and for import cargo from the day following the day of completion of final discharge from the vessel. This is in line with the conditions prescribed in the Scale of Rates of the Visakhapatnam port and other ports as well and hence is prescribed in the upfront tariff schedule for multipurpose cargo berth. The same conditions are also prescribed in the upfront tariff schedule for liquid berth.

The condition stating that free period shall exclude Custom notified holidays and terminal's non operating days is also prescribed in line with the provision stipulated in the 2005 tariff guidelines.

- (xi). Some of the common conditions stipulated in the guidelines of 2005 and uniformly prescribed in the Scale of Rates of other major ports / private terminals such as users should not be required to pay charges for delays beyond reasonable level attributable to the private terminal operator, berth hire shall stop 4 hours after the vessel signaling readiness to sail, penal berth hire for a false signal, storage shall not accrue for the period when the operator cannot deliver / ship the cargo at the request of the users for reasons attributable to the terminal operator are included in the upfront tariff schedule.

- (xii). Recognising that conditionalities fixed now would applicable for a time frame of 30 years, the provision relating to penal rate of interest for delayed payment by users and delayed refund by the operator, is prescribed at 2% above the Prime Lending Rate of the State Bank of India in line with the provision prescribed in other upfront tariff cases decided by this Authority.

- (xiii). Some of the proposed provisions which are not in line with the common prescription at other major ports / private terminals and the provisions of the revised tariff guidelines have been either been deleted or modified.

10.1. As per clause 2.8 of the Guidelines, the tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2008 and 1 January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year.

10.2. As specified in clauses 2.9.1. and 2.9.2. of the guidelines, before commencement of commercial operations, the private operator shall approach this Authority for notification of Scale of Rates containing the approved ceiling rates and the statement of conditions, as required under Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963.

10.3. As per clause 3.8.5 of the guidelines, if any question arises requiring clarifications or interpretation of the Scale of Rates and the statement of conditionalities, the matter shall be referred to this Authority and its decision in this regard will be binding on the operator.

10.4. The performance norms for the projects should be clearly brought out in the bid documents. The private operator is expected to perform at least at the performance norms brought out in the bid document/concession agreement.

10.5. The actual performance of the private operators will be monitored by this Authority. If any complaint regarding quality of service is received, this Authority will enquire into such allegation and forward its findings to the Visakhapatnam Port Trust. If any action is to be taken against the private operators, the Visakhapatnam Port Trust shall initiate appropriate action in accordance with the provisions of the relevant Concession Agreement.

10.6. During the commercial operation at the terminal, within 15 days from the end of every quarter, the private operator shall submit to this Authority through the Visakhapatnam Port Trust a report containing the terminal's physical and financial performance during the preceding three months.

11. In the result, and for the reasons given above and based on a collective application of mind, this Authority approves the tariff caps for the liquid cargo terminal at Visakhapatnam Port Trust attached as Annex-III.

BRAHM DUTT, Chairman
[ADVT III/4/143/08-Exty.]

ANNEX - I

FORMULATION OF UPFRONT TARIFF FOR LIQUID CARGO AND CHEMICALS TERMINAL AT VISAKHAPATNAM PORT

Sr. No.	Particulars	Estimates furnished by VPT				Estimates modified by TAMP
		Initial proposal dated 14 May 2008	Revised estimates dated 18 June 2008	Revised estimates dated 10 July 2008	Final revised estimates dated 1 January 2009	
I	Optimal capacity					
		Scenario I	Scenario II			
(a)	Percentage share of capacity of cargo to be handled	% share of cargo	% share of cargo	% share of cargo	% share of cargo	% share of cargo
	Percentage share of Capacity of Caustic Soda (S1)	27%	27%	27%	27%	27%
	Percentage share of Capacity of Bio Diesel (S2)	27%	27%	27%	27%	27%
	Percentage share of Capacity of Edible oil (S3)	27%	27%	27%	27%	27%
	Percentage share of Capacity of Chemicals (S4)	19%	19%	19%	19%	19%
(b)	Handling Rate of cargo vessel carrying (in tonnes per day)					
	- Caustic Soda (P1)	7170	7170	7200	7200	7200
	- Bio Diesel (P2)	6700	6700	7200	7200	7200
	- Edible Oils (P3)	4730	4730	7200	7200	7200
	- Chemicals (P4)	6700	6700	7200	7200	7200
(c)	Optimal Capacity in tonnes = $0.7 \times (S1 \times P1) + (S2 \times P2) + (S3 \times P3) + (S4 \times P4) \times 365$	1608372	1608372	1839600	1839600	1839600
II	Capital Cost					
(i)	Cargo Handling Activity	Rs. in crores	Rs. in crores	Rs. in crores	Rs. in crores	Rs. in crores
	(a). Civil Cost					
	- Berth apron and approach	0.10	0.10	0.14	0.14	0.14
	- Storage Yard	1.00	1.00	1.23	1.23	1.23
	- Tankages	13.38	13.38	14.43	14.43	14.43
	- Roads	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	- Building, water supply, sewage etc..	0.03	0.03	0.16	0.16	0.16
	Subtotal (a)	14.51	14.31	15.98	15.98	15.98
	(b). Equipment Cost					
	- Marine loading / unloading equipment/ flexible hoses	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
	- Pipelines	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80
	- Fire fighting Equipment	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80
	- Power and Lighting, Communications	0.13	0.13	0.14	0.14	0.14
	Subtotal (b)	2.73	2.73	2.74	2.74	2.74
	(c).Miscellaneous {5% on (a) and (b)}	0.88	0.88	0.94	0.94	0.94
	(iv). Total Capital Cost for Handling Activity (a+b+c)	18.10	18.10	19.84	19.84	19.84

(ii). Capital Cost For Berthing Services						
(a). Cost of construction of Berth including cost of constructed berth of 60 metres in length	30.91	30.91	31.54	31.54	31.54	31.54
(b). Cost of dredging alongside berth	4.51	4.51	4.2	4.2	4.2	4.2
Total Capital cost for berthing services	35.42	35.42	35.74	35.74	35.74	35.74
(iii). Total Capital Cost of the Project (i+ii)	53.52	53.52	55.38	55.38	55.38	55.38
III. Operating Cost						
(i). Cargo Handling Activity						
(a). Power Cost	0.70	0.70	0.70	0.70	0.45	0.45
(b). Repair & Maintenance						
- Civil Assets (1% on gross civil assets)	0.45	0.15	0.16	0.16	0.16	0.16
- Mechanical & Electrical Equipment including spares (2% on cost of mechanical and electrical equipments)	0.05	0.05	0.05	0.05	0.05	0.05
(c). Insurance (1% on gross value of assets)	0.48	0.17	0.19	0.19	0.19	0.20
(d). Depreciation	2.53	1.53	1.64	1.64	2.28	2.33
(e). License fee (Rentals for land and other port assets)	1.01	1.01	1.01	1.01	0.69	0.34
(f). Other Expenses (1% of Gross fixed assets)	0.17	0.17	0.19	0.19	0.19	0.20
Total Operating Cost	7.41	3.78	3.94	3.94	4.01	3.73

Sr. No.	Particulars	Estimates furnished by VPT					Estimates modified by TAMP
		(Rs.in crores) Initial proposal dated 14 May 2008	(Rs.in crores) Revised estimates dated 18 June 2008	(Rs.in crores) Revised estimates dated 10 July 2008	(Rs.in crores) Final revised estimates dated 1 January 2009	(Rs.in crores)	
IV Revenue Requirement & proposed tariff							
		(Rs.in crores) Scenario I	(Rs.in crores) Scenario II				
(i). Cargo Handling charge							
Revenue Requirement							
(a). Total Operating Cost	7.41	3.78	3.94	3.94	4.01	3.73	
(b). Return on capital Employed @ 16%	2.901	2.90	3.14	3.14	3.14	3.14	
(c).Total Revenue requirement from cargo handling activity	10.31	6.68	7.08	7.08	7.15	6.87	
Apportionment of Revenue Requirement							
(a) Liquid cargo Handling Charges	6.37	6.68	7.08	7.08	6.44	6.18	
(b) Storage Charges	0.00	0.00	0.00	0.00	0.72	0.69	
(c).Total Revenue requirement from cargo handling activity	10.31	6.68	7.08	7.08	7.15	6.87	
Proposed tariff per tonne rate							
(a). Liquid handling charge (Rs. per tonne)							
- Foreign going rate	41.49	38.50	41.15	41.15	37.42	35.95	
- Coastal rate	24.89	23.10	24.70	24.70	22.45	21.60	
(a). Storage charge Per tonne per day							
- Free Period							
- 1st week after free period	Not proposed	Not proposed	Not proposed	Not proposed	Rs. 8.00	Rs. 7.50	
- Beyond first week					Rs 10.00	Rs 9.50	
(ii). BERTH HIRE CHARGES							
Revenue Requirement							
(a). Operating Cost							
(a). Maintenance Charge (1% on construction of berth)	0.35	0.35	0.32	0.32	0.32	0.32	
(b). Depreciation	0.00	3.00	3.47	2.58	1.19	1.19	
(c). Insurance (1% on berth cost)	0.00	0.31	0.31	0.31	0.32	0.32	
(d). Repairs and Maintenance	0.00	0.31	0.00	0.00	0.00	0.00	
Subtotal (a)	0.35	3.97	4.10	3.21	1.83	1.83	
(b). Return on capital Employed @ 16%	5.67	5.67	5.72	5.72	5.72	5.72	
Total Revenue requirement from Berthing services (a + b)	6.02	9.64	9.82	8.93	7.55	7.55	
Berth hire Charge per GRT per hour in Rs	1.35	1.57	1.60	1.41	1.39	1.27	
Foreign going vessel (Rate per GRT per hour)	US \$ 0.023	US \$ 0.037	US \$ 0.038	US \$ 0.033	Rs. 1.19	Rs. 1.27	
Coastal vessel (Rate per GRT per hour) in Re	Rs. 0.59	Re.0.94	Re.0.96	Re.0.85	Re. 0.71	Re. 0.76	

Calculation of composite handling charge

Foreign Cargo (in tonnes)		1542600
Coastal Cargo (in tonnes)		237000
Revenue requirement from Handling charge (in Rs.)		61,818,675
Rate for Foreign cargo say		X
1542600 x 297000 * 0.6x =		61,818,675
1542600 x 178200x =		61,818,675
1720800x =		61,818,675
x =		35.92
Rate for Foreign cargo after rounding off (in Rs. per tonne)		35.95

ANNEX - II

BERTH HIRE COMPUTATION

A As furnished by the VPT

Sr. No	Particulars	Unit	Caustic Soda	Bio Diesel	Edible Oil	Chemicals	Total
i	Ratio	%	27%	27%	27%	19%	100%
ii	Handling Rate	Tonnes per day	7200	7200	7200	7200	
iii	Average GRT per vessel	tonnes	10300	10000	8400	13700	
iv	Average parcel size	tonnes	8600	8600	8400	6300	
v	Tonnage expected to be handled	Tonnes	496800	496800	496800	349600	1840000
vi	No of berth days (v/ii)	days	69	69	69	48	
vii	No of berth hours {24 x (vi)}	hours	1656	1656	1656	1152	
ix	Expected number of vessels	No of vessels	57	57	59	55	228
x	Total GRT hours	Tonne hours	17056800	16560000	13910400	15782400	63309600
xi	Revenue Requirement	Rs. in crores					7.55
xii	Berth hire proposed by the VPT (xi /x)	per GRT per hour or part thereof					1.19

B As considered by TAMP

Sr. No	Particulars	Unit	Caustic Soda	Bio Diesel	Edible Oil	Chemicals	Total
i	Ratio	%	27%	27%	27%	19%	100%
ii	Handling Rate	Tonnes per day	7200	7200	7200	7200	
iii	Average GRT	tonnes	10300	10000	8400	13700	
iv	Average parcel size	tonnes	8600	8600	8400	6300	
v	Tonnage expected to be handled	Tonnes	496692	496692	496692	349524	1839600
vi	No of berth days (v/ii)	days	69	69	69	48	
vii	No of berth hours {24 x (vi)}	hours	1656	1656	1656	1152	
viii	Expected number of vessels	No of vessels	58	58	59	55	230
ix	Total GRT hours (vii x viii)	Tonne hours	17056800	16560000	13910400	15782400	63309600
x	Revenue Requirement	Rs. in crores					7.55
xi	Modified Berth hire (in Rs.)						
	Foreign going vessel (in Rs)	per GRT per hour or part thereof					1.27
	Coastal vessel (in Rs.)	per GRT per hour or part thereof					0.76

Ratio of foreign / coastal arrived based on volume of coastal caustic soda estimated to be handled by the operator

Foreign going vessel	196	85%
Coastal vessel	34	15%
	230	

Workings:

- i. Revenue requirement for 85% foreign going vessels + 15% coastal vessels (Rs) 75529160
- ii. GRT hours of foreign going vessels (633093600 * 85%) 53813160
- iii. GRT hours of coastal vessels (633093600 * 15%) 9496440
- iv. Total GRT hours = 63309600
- v. 53813160 x + 0.6 * 9496440 x = 75529160
- vi. 53813160 x + 5697864x = 59511024 x
- vii. 59511024x = 75529160
- viii. X (foreign going) (Rs.) = 1.27
- viii. 0.6 * 1.27 (coastal) (Rs.) = 0.76

Annex-III

VISAKHAPATNAM PORT TRUST

UPFRONT TARIFF SCHEDULE FOR LIQUID BULK CARGO TERMINAL

1.1. DEFINITIONS

In this Scale of Rates unless the context otherwise requires, the following definitions shall apply:

- (i). "**Coastal vessel**" shall mean any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal licence issued by the competent
- (ii). "**Day**" shall mean the period starting from 6.00 A.M. of a day and ending at 6.00 A.M. on the next day.
- (iii). "**Foreign-going vessel**" shall mean any vessel other than Coastal vessel.
- (iv). "**Week**" shall mean a period of 7 days.

1.2. GENERAL TERMS & CONDITIONS

- (i). The status of the vessel, as borne out by its certification by the Customs or Director General of Shipping is the relevant factor to decide whether vessel is "coastal" or "foreign-going" for the purpose of levy of Berth hire, and the nature of cargo or its origin will not be of any relevance for this purpose.
- (ii).
 - (a). A foreign going vessel of Indian Flag having a General Trading Licence can convert to Coastal run on the basis of a Customs Conversion Order.
 - (b). A foreign going vessel of Foreign Flag can convert to coastal run on the basis of a Coastal Voyage Licence issued by the Director General of Shipping.
 - (c). In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable by the load port from the time the vessel starts loading coastal goods.
 - (d). In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable only till the vessel completes coastal cargo discharging operations, immediately thereafter foreign going rates shall be chargeable by the discharge ports.
 - (e). For dedicated Indian coastal vessels having a Coastal Licence from the Director General of Shipping, no other document will be required to be entitled to Coastal rates.
- (iii).
 - (a). The berth hire for all coastal vessels should not exceed 60% of the corresponding charges for other vessels.
 - (b). The cargo related charges for all coastal cargo other than crude including POL, iron ore and iron ore pellets and thermal coal should not exceed 60% of the normal cargo related charges.
 - (c). In case of cargo related charges, the concessional rates should be levied on all the relevant handling charges for ship-shore transfer and transfer from / to quay to / from storage yard including wharfage.
 - (d). Cargo from a foreign port, which reaches an Indian Port 'A' for subsequent transhipment to Indian Port 'B' will be, levied the concessional

charges relevant for its coastal voyage. In other words, cargo from / to Indian ports carried by vessel permitted to undertake coastal voyage will qualify for the concession.

- (iv). Interest on delayed payments / refunds:
 - (a). The user shall pay penal interest on delayed payments for any charge under this Scale of Rates. Likewise, the terminal operator shall pay penal interest on delayed refunds.
 - (b). The rate of penal interest will be 2% above the Prime Lending Rate declared by the State Bank of India from time to time.
 - (c). The delay in refunds by the terminal operator will be counted beyond 20 days from the date of completion of services or on production of all the documents required from the users, whichever is later.
 - (d). The delay in payments by the users will be counted beyond 10 days after the date of raising the bills by the Terminal operator. This provision shall, however, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services where payment of charges in advance is prescribed as a condition in this Scale of Rates.
- (v). In calculating the gross weight or measurement by volume or capacity of any individual item, fractions upto and inclusive 0.5 shall be taken as 0.5 unit and fractions of above 0.5 shall be treated as one unit, except where otherwise specified.
- (vi). All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of each bill.
- (vii). The rates prescribed in the Scale of Rates are ceiling levels: likewise, rebates and discounts are floor levels. The terminal operator may, if it so desires, charge lower rates and / or allow higher rebates and discounts.

The terminal operator may also, if it so desires rationalise the prescribed conditionalities governing the application of rates prescribed in the Scale of Rates if such rationalisation gives relief to the user in rate per unit and the unit rates prescribed in the Scale of Rates do not exceed the ceiling levels.

The terminal operator should, however, notify the public such lower rates and / or rationalisation of the conditionalities governing the application of such rates and continue to notify the public any further changes in such lower rates and / or in the conditionalities governing the application of such rates provided the new rates fixed shall not exceed the rates notified by the TAMP.

- (viii). Users shall not be required to pay charges for delays beyond a reasonable level attributable to the terminal operator.

2. BERTH HIRE CHARGES:

2.1. Schedule of Berth hire:

Sl. No.	Vessels	Rate per GRT per hour or part thereof	
		Foreign Going Vessel (in Rs.)	Coastal Vessel (in Rs.)
1.	Vessels carrying Caustic soda, Bio-diesel, Edible oils and Chemicals	1.27	0.76

2.2. Penal Berth hire for overstayal of vessel:

- (i). Penal berth hire equivalent to normal applicable berth hire shall be levied in addition to the berth hire charge for the period of overstayal of vessel for occupancy of the berth beyond the stipulated periods mentioned at (ii) below, provided there is a demand for the berth and a notice is served by the BOT operator or its authorised officials 10 hrs in advance of completion of discharge / shipment operations.
- (ii). Vessel shall be permitted to occupy the berth after completion of cargo operation without attracting penalty for period mentioned below: -

(a).	Vessels taking bunkers through barges.	08 hrs
(b).	Vessels taking water through barges.	12 hrs [From the time of placement of barges alongside vessel].
(c).	Vessels taking Water / Bunkers through source other than barges.	08 hrs
(d).	In all other cases	07 hrs

General Notes relating to berth hire:

- (i). The period of berth hire shall be calculated from the time vessel occupies the berth till she vacates the berth.
- (ii).
 - (a). Berth hire shall stop 4 hours after the time of vessel signaling its readiness to sail.
 - (b). The time limit of 4 hours prescribed for the cessation of berth hire shall exclude the ship's waiting time for want of favorable tide conditions, inclement weather, and due to lack of night navigation facilities.
 - (c). The master / agent of the vessel shall signal readiness to sail only in accordance with favorable tidal and weather conditions.
- (iii). The Penal Berth hire shall be equal to one-day's (24 hours) berth hire charge for a false signal.
 "False signal" would be when the vessel signals readiness and asks for a pilot in anticipation even when she is not ready for un-berthing due to engine not being ready or cargo operation not completed or such other reasons attributable to the vessels. This excludes the signaling readiness when a vessel is not able to sail due to unfavorable tide, lack of night navigation or adverse weather conditions."
- (iv). No Berth hire shall be levied for the period the vessel is compelled to idle at berth for continuously for one hour or more due to non-availability / break down of equipment and any other reasons including power failure attributable to the terminal operator.
- (v). **Ousting Priority/Priority berth Hire:**

The rate and conditions for granting ousting priority berthing / priority berthing will be governed by extant Government guidelines in this regard and provisions prescribed in the Scale of Rates of Visakhapatnam Port Trust.

3. LIQUID BULK CARGO HANDLING CHARGES:

Sl. No.	Commodity	Unit	Rate in Rupees	
			Foreign	Coastal
(a).	Caustic Soda	Per Metric Tonne	35.95	21.60
(b).	Bio-Diesel	Per Metric Tonne	35.95	21.60
(c).	Edible oils	Per Metric Tonne	35.95	21.60
(d).	Chemicals	Per Metric Tonne	35.95	21.60

Note:

The handling charges prescribed above is a composite charge for loading / unloading of liquid cargo from / to vessel as the case may be, transportation of cargo through pipeline, wharfage, and all other miscellaneous services which are not specifically covered by any other charge in this Scale of Rates provided by the operator.

4. STORAGE CHARGES PER TONNE PER DAY:

The storage charges for the cargo stored in the tankage beyond the free period allowed shall be as below:

(A). **Free period:**

Import / Export cargo : 7 days free

(B). **Storage charges on both import / export cargo after free period**

Description	Rate in Rs. per tonne per day
First week after expiry of free period	Rs.7.50
Beyond 1 st week	Rs.9.50

Notes:

- (i). For the purpose of calculation of free period Customs notified holidays and Terminal's non- working days shall be excluded.
- (ii). Free period for export cargo shall commence from the actual date of the receipt of goods in the operator's premises.
- (iii). Free period for import cargo shall be reckoned from the day following the day of completion of final discharge from the vessel.
- (iv). Storage charge on cargo shall not accrue for the period when the terminal operator is not in a position to deliver / ship the cargo when requested by the user due to reasons attributable to the terminal operator.

5. GENERAL NOTE TO SCHEDULE (2) to (4) ABOVE:

The tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2008 and 1 January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year.
